№8 (950) АВГУСТ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

ПОИГРАТЬ СИЛОЙ

ISSN 0321-4249
10008
9 770321 424007

Антон Чуйкин, главный редактор

Больше жизни!

Даже в само́м названии предмета сквозила ужасная скука: ОБЖ, основы безопасности жизнедеятельности. Техника безопасности! Инструктаж! Нормы! Самый светлый момент – сколько ламп должно быть в бюро…

Может, именно вследствие такого неинтересного обучения многие автомобилисты пренебрегают безопасностью? Ремни давят, ABS не нужна, подушки слишком дороги, ESP вообще непонятно зачем… При срабатывании весь этот арсенал вовсе не скучен, а, наоборот, очень даже зрелищен, но это не аргумент: иногда эффект уже некому оценить.

Между прочим, даже простая, без крови, пиротехники и разбитых манекенов, безопасность может предстать очень интересной и яркой. Ниже мы продемонстрируем это – с зарулевским, скажу без скромности, умением. Безопасность – ключевая тема номера, потому статьи, ей посвященные, помечены вот таким значком:

Вы найдете его и в Содержании, но перед тем анонсирую первую статью номера. Помните, в каких ярких жилетах стоят на дороге инспекторы ГИБДД? А остальные чем хуже? Любому водителю, увы, случается ступать на проезжую часть и посреди, и на краю транспортного потока. Мы, журнал «За рулем», предлагаем откорректировать п. 7.2 ПДД так: «При остановке транспортного средства и включении аварийной сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен:

при ДТП;

при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости ТС не может быть своевременно замечено другими водителями.

Покидая автомобиль, водитель и пассажиры в этих случаях обязаны надеть сигнальный жилет».

Его стоимость 150–200 руб. Цена спокойствия, здоровья и жизни (см. с. 4).

Кстати, ПДД собираются обновить с ноября. Может, успеем?

По жилету всему свету

Автомобили становятся мощнее, скорости – выше, дорожные ситуации – опаснее. Поэтому с каждым годом машины все больше обрастают различными системами безопасности, сохраняющими жизнь сидящему за рулем и окружающим. Мы призываем дополнить этот набор недорогим, но эффективным средством – сигнальным жилетом. Аргументы «за» приводят Максим Сачков и Александр Батыру (фото).

ОБРАЗЕЦ ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ

С 2004 года в Европе сигнальный жилет желтого, красного или оранжевого цвета стали включать в список предметов, которые нужно всегда возить с собой. И надевать всякий раз, когда покидаете автомобиль при поломке или, не дай бог, аварии.

Первыми это правило ввели Испания и Италия, чуть позже к ним присоединились Бельгия, Болгария, Хорватия, Австрия и многие другие европейские страны (см. таблицу на с. 8). В некоторых, например в Португалии или Норвегии, такое требование обязательно лишь для местных автомобилистов, а для путешественников носит рекомендательный ха-

Поглядите внимательно на фото и ответьте на вопрос: сколько человек на картинке?

рактер. В других государствах персональная сигнальная одежда должна быть и вовсе у каждого пассажира – «неодетым» нельзя покидать салон при вынужденной остановке на дороге, иначе не избежать штрафа. Сумма, конечно, не убийственная, но расставаться с кровными 15–50 евро да при этом еще и прослушивать нудную лекцию полицейского мало кому хочется. Поэтому водители соблюдают правило:

ВЫШЕЛ ИЗ МАШИНЫ – НАДЕЛ ЖИЛЕТ!

А теперь все надевают сигнальные жилеты. Правильный ответ – четверо.

День. Дистанция 300 м. Человек в жилете виден отчетливо, а стоящего без жилета по другую сторону автомобиля на таком расстоянии при беглом взгляде уже можно и не заметить.

Ночь. Дистанция 100 м, ближний свет фар. По обе стороны от автомобиля стоят люди, только тот, кто слева, растворился в темноте.

Конечно, невозможно заставить всех пешеходов надеть жилеты. Хотя организованные группы часто наряжают в яркие одеяния. Например, в Японии так водят на экскурсии школьников: и в толпе не потеряются, и водителям их проще заметить. Доказательства – на фото.

В РОССИЮ С ЖИЛЕТОМ

Соотечественники, присоединяйтесь! Ведь не только штрафы заставляют европейцев облачаться в яркие одеяния. Сигнальный жилет, как и пуленепробиваемый, спасает самое дорогое – жизнь. Без него вышедшего из машины разглядеть порой так же сложно, как водяные знаки на купюрах.

Это доказывают и проведенные нами эксперименты. Ночью человек без жилета в большинстве случаев просто сливается с дорогой, особенно если одет в темное. Каждый водитель неоднократно сталкивался с такими ситуациями, и наверняка это были не самые приятные моменты в его автомобильной биографии. Теперь надеваем на невидимку накидку – и он обнаружен. Вот он, всего в десятке метров от автомобиля.

Тот, кто думает, что жилет нужен только при плохой видимости, заблуждается. Даже в солнечную погоду он столь же необходим, как ближний свет. Автомобиль с включенными фарами заметнее и в светлое время суток, так почему бы не сделать заметнее и человека? В яркой накидке стоящего у машины увидят примерно на 150 м раньше. Нетрудно посчитать, что при разрешенных в пригороде 90 км/ч это расстояние автомобиль проезжает за 6 секунд. Неплохая фора, не правда ли? Итак,

ЖЕЛАЕТЕ ПОЛУЧИТЬ ПРЕИМУЩЕСТВО – НАДЕНЬТЕ ЖИЛЕТ!

Частая и довольно опасная ситуация – замена колеса на дороге. Водителя в светлой рубашке видно неплохо, а пассажир в черном едва различим…

…но картина меняется, когда они надевают жилеты.

Стемнело, машина на том же месте. А где люди? Ушли за помощью? Осторожно, они около автомобиля!

Надеваем на членов экипажа волшебные жилеты – и они обнаруживаются.

ВНИМАНИЕ НА МЕНЯ!

Один из знакомых, увлекающийся велопутешествиями, рассказал забавную историю. По автомобильным дорогам он ездит много, поэтому ради собственной же безопасности всегда надевает поверх велосипедной амуниции яркий жилет. Как-то раз остановился на обочине в населенном пункте передохнуть и перекусить. А спустя некоторое время понял, что, не прикладывая никаких усилий, вносит весомый вклад в безопасность движения. Увидев желтую накидку, водители снижали скорость, принимая его за сотрудника ГИБДД.

Очевидно, что за несколько лет у сидящих за рулем уже выработался однозначный рефлекс на сигнальные жилеты – спасибо гаишникам. И хотя сегодня их носят не только блюстители порядка, но и другие участники дорожного движения, например работники ремонтных бригад, дворники, велосипедисты, мотоциклисты, реакция на яркую майку однозначная – притормозить. При этом не столь важно, чем руководствуется водитель. Главное, что он вспоминает об опасности.

СТРЕМИТЕСЬ ВЫДЕЛИТЬСЯ – НАДЕНЬТЕ ЖИЛЕТ!

АРГУМЕНТЫ И ЦИФРЫ

По статистике ГИБДД, в прошлом году на дорогах нашей страны произошло 203 618 аварий, в которых погибли чуть меньше 28 тысяч человек. Количество раненых почти на порядок больше. Причем самые распространенные ДТП (35% общего числа) – наезд на пешеходов. Еще в 5,5% случаев пострадали велосипедисты и водители припаркованных у обочин машин.

Увы, в отличие от тех, кто сидит за рулем, переходящие дорогу или меняющие колесо не защищены ни прочным кузовом, ни другими современными средствами безопасности. И единственный способ оградить их от неприятностей – сделать заметнее на дороге. Ведь причина большинства таких ДТП в том, что водители слишком поздно замечают «безлошадных» участников движения. И будь последние одеты в сигнальные жилеты, пострадавших оказалось бы существенно меньше.

ХОТИТЕ СДЕЛАТЬ НАШИ ДОРОГИ БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫМИ – НАДЕНЬТЕ ЖИЛЕТ!

Впереди сломался автомобиль – пробка. Хозяин пытается оттолкать его на обочину. Но он не одинок. Оказывается, у него есть помощник – без жилета его не сразу заметишь.

В НАБОР АВТОМОБИЛИСТА

Что вы возите с собой в автомобиле? Пожалуй, не считая запаски и инструмента, обязательный набор для прохождении техосмотра – огнетушитель, аптечка, знак аварийной остановки. Большинство автолюбителей прикасались к этим предметам последний раз именно при получении заветного талончика. А как часто вы останавливаетесь на обочине за городом? Наверняка и в темное время, и на неосвещенных участках... Быть может, стоит дополнить комплект сигнальным жилетом? Поверьте, пользы от него будет больше.

Окончив работу и пересмотрев получившиеся кадры, наш фотограф вдруг произнес: «Я сегодня приехал на мотоцикле. Есть лишний жилет?». Видимо, задумался о собственной безопасности.

БЕРИТЕ ПРИМЕР – НАДЕНЬТЕ ЖИЛЕТ!

Любят у нас класть на заднюю полку талисманы, помогающие в дороге. У кого-то это милицейская фуражка, у другого – мягкая игрушка. Предлагаем свой вариант.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ НАБОР ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ

Бельгия	огнетушитель*, сигнальный жилет
Болгария	огнетушитель
Венгрия	сигнальный жилет, комплект запасных ламп*
Греция	огнетушитель
Дания	огнетушитель*
Испания	сигнальный жилет, комплект запасных ламп, два знака аварийной остановки*, запасное колесо
Италия	сигнальный жилет (также для пассажиров)
Македония	комплект запасных ламп, знак аварийной остановки (в том числе и для прицепа)
Норвегия	огнетушитель*, сигнальный жилет*
Польша	огнетушитель*
Португалия	сигнальный жилет*, комплект запасных ламп*
Страны Прибалтики	огнетушитель, сигнальный жилет
Румыния	огнетушитель
Сербия	знак аварийной остановки (в том числе и для прицепа)
Словакия	сигнальный жилет, комплект запасных ламп*
Словения	комплект запасных ламп*, знак аварийной остановки (в том числе и для прицепа)
Турция	огнетушитель, два знака аварийной остановки
Финляндия	сигнальный жилет*
Франция	сигнальный жилет*, комплект запасных ламп*
Хорватия	сигнальный жилет, комплект запасных ламп, знак аварийной остановки (в том числе и для прицепа)
Черногория	комплект запасных ламп, знак аварийной остановки (в том числе и для прицепа)
Чехия	комплект запасных ламп*
Швеция	огнетушитель*

Примечание. *Приведенные требования обязательны для всех автомобилей, находящихся на территории страны. Звездочкой отмечены предметы, которые желательно иметь с собой путешественникам.*

36 МАЛО НЕ ПОКАЖЕТСЯ
Презентация «Ауди-А1»

84 БЕЛЫЙ ТАНЕЦ
Тест кабриолетов «Инфинити-G37» и БМВ-330i

62 РЫБОЛОВ, ОХОТНИК И ТУРИСТ
Тест «Хёндай-ix35», «Ниссана-Кашкай+2» и «Хонды CR-V»

ТЕМА НОМЕРА — БЕЗОПАСНОСТЬ

72 **ВЕЧНАЯ МОЛОДОСТЬ**
«Фольксваген-Туран»

152 **ХИТ-ПАРАД**
Тест-ремонт «Шкоды-Октавия»

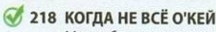
56 **ЛЕГКОАТЛЕТ**
«Лада-Калина Спорт»

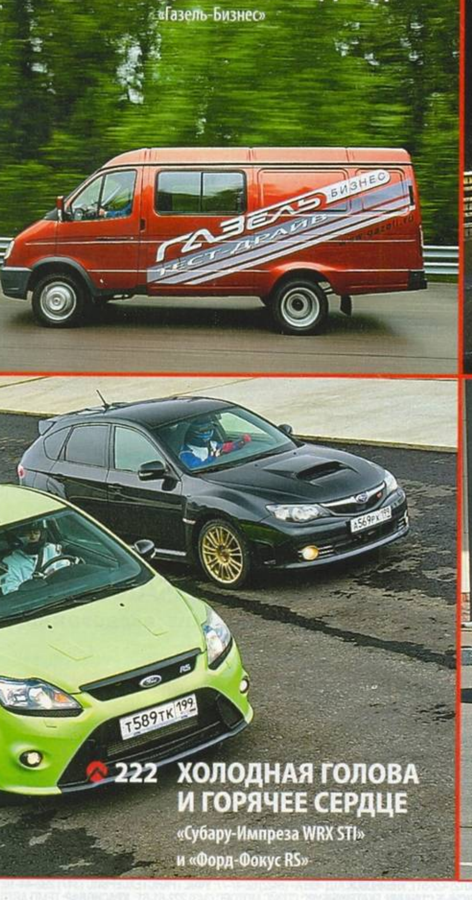
140 **ОГОНЬ, ВОДА И ВОЗДУШНЫЕ ТРУБЫ**
Испытательный центр БМВ

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик. **Автобус.

ТЕМА НОМЕРА – БЕЗОПАСНОСТЬ





Патриотическая тема

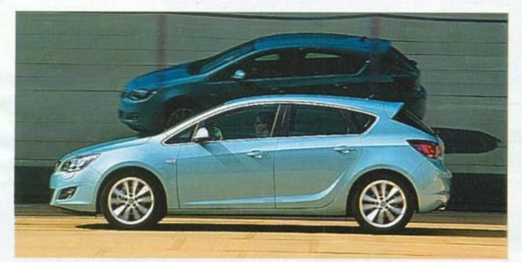
Премьера нового российского автомобиля – событие нечастое. А уж спортивного джипа – тем более. Но вот он, перед нами, не на эскизах, а в металле на стенде Московского автосалона: UAZ Patriot Sport.

Пусть простят маркетологи с УАЗа, но мы, сохраняя традиции ЗР и поддерживая патриотизм, будем в дальнейшем писать название автомобиля по-русски. Итак, «УАЗ-Патриот Спорт» разработан для молодых и активных россиян, ищущих компактный и доступный вседорожник. Новая модификация создана на базе далеко не миниатюрного «Патриота», однако заметно укорочена – на целых 360 мм. Из огромного салона исчезло 700 л объема, но пять дверей и прежняя грузоподъемность в 600 кг остались. А 600-литровый багажник и вовсе самый большой в этом классе!

Небольшой спойлер (к сожалению, единственная конструкция из присущих спортивным авто), установленный над задним стеклом, добавляет машине внешней стремительности, но не лишает узнаваемости: «Патриот» в целом остался верен себе.

Заметим, что уменьшение свесов пошло автомобилю только на пользу – возросла геометрическая проходимость. Неразрезные мосты, унаследованные вместе с рамой от старшего брата по семейству «патриотов», позволяют резвиться на бездорожье без оглядки на прочность и выносливость шасси. Колеса колесами, однако без достойного двигателя они еще ничего не гарантируют. «УАЗ-Патриот Спорт» комплектуют одним из двух бензиновых моторов – 2,7-литровым ЗМЗ-40904 мощностью 128 л.с. или ЗМЗ-4091 в 112 л.с. Производитель утверждает: у последнего лучшая тяга с максимальным крутящим моментом при 2500 об/мин. С такой характеристикой легче штурмовать бездорожье.

Новинка выпускается в трех комплектациях: Classic, Comfort и Limited. Самая дешевая версия стоит 420 000 рублей.



«Астра» с русским VIN

В Санкт-Петербурге стартовало производство нового 5-дверного хэтчбека «Опель-Астра», ставшего уже четвертой моделью, запущенной здесь в течение 18 месяцев работы предприятия. До сих пор с гибких роботизированных линий сходили «Шевроле-Каптива», «Шевроле-Круз» и «Опель-Антара». Сборка новой модели позволила создать дополнительно 700 рабочих мест, причем все рабочие прошли тренинг по единой международной системе производства «Дженерал моторс».

Новый автомобиль, уже российский, – современный, стильный и имеющий все шансы стать бестселлером. Подробнее о нем читайте на с. 48.

В ответе за баварскую марку

В российском подразделении БМВ сменился руководитель. Петер Кроншнабель, новый президент «БМВ Руссланд трейдинг», приехал из Индии с аналогичного поста. В России он обещает выучить русский язык и добиться права проводить мировые премьеры компании на московских автосалонах, а также увеличить количество дилеров марки. Свое вступление в должность он отметил началом российских продаж обновленного БМВ-Х5.

Охраняется... креслом

В прошлом выпуске ЗР мы рассказали о новом минивэне «Люксген», а теперь этот тайваньский производитель представляет вседорожник «Люксген SUV». Автомобиль длиной 4,8 м оснащен 5-ступенчатым автоматом, работающим в десяти различных режимах, и трехрежимной системой полного привода, изменяющей распределение крутящего момента между осями в зависимости от дорожного покрытия или команд водителя. Задняя дверь – с электроприводом, облегчающим погрузку багажа и исключающим неожиданности на тесных парковках и в низких гаражах (датчики следят за опасным сближением открывающейся двери с возможным препятствием).

И наконец, настоящий эксклюзив: противоугонное... сиденье. Когда водитель покидает авто, оно вплотную подъезжает к баранке, не давая постороннему занять чужое место, даже если он взломает дверь.

Манекен с печенью и селезенкой

В новом манекене «Тойоты» THUMS 4 (Total HUman Model for Safety), разработанном в сотрудничестве с рядом университетов и институтов для крэш-тестов, точно смоделированы внутренние органы, мозг, кости. Они снабжены многочисленными датчиками, которые дают в 14 раз больше информации о конкретных последствиях столкновения.

По номеру

На закрытые шлагбаумом парковки и территории скоро можно будет заезжать, просто «предъявив» номер автомобиля. Компания «Бош» представила систему ALPR (Automatic License Plate Recognition), которая, подобно полицейской системе видеофиксации, считывает номерной знак и сличает его со списком допущенных за барьер. Ну а дальше все просто: кому-то можно, кому-то нельзя. Таким образом, отпадает необходимость в инфракрасных или радиобрелоках, вахтерах при кнопке.

2,4 метра в длину насчитывает автомобиль Т.25, созданный британским конструктором Гордоном Мюрреем – это на 260 мм короче «Смарта»! При этом внутри не два, а три места. Трансформируемый салон позволяет отвести для багажа от 160 до 720 (!) л, а посадку облегчает откидывающийся вперед вместе с ветровым стеклом передок. Мотор мощностью 51 л.с. разгоняет малютку до сотни за 16,2 с. Предусмотрена и электроверсия Т.27.

92,4% столичных автомобилей в возрасте до трех лет – иномарки. В категории от трех до семи лет на долю российских авто приходится уже 24,6%, от семи до пятнадцати лет – 51,5%. А вот железные ветераны старше пятнадцати уже почти сплошь отечественные: их доля – 75,5%.

150 кг весил манекен... кабана, на котором испытатели немецкого клуба ADAC проверяли последствия столкновения с автомобилем на скорости 80 км/ч. Разумеется, речь шла о последствиях для седоков. Спешим обрадовать: люди, в отличие от автомобиля и, конечно, «кабана», не пострадали.

2,5 часа составляет продолжительность самого долгого ожидания в московских пробках согласно итогам исследования IBM Commuter Pain Survey, проведенного в 20 городах на пяти континентах. И это самый высокий показатель в мире! Правда, несколько утешает мысль, что в окончательном «пробочном» рейтинге, учитывающем эмоциональный и экономический ущерб, мы оказались все же на четвертом месте, пропустив «вперед» Пекин, Мехико, Йоханнесбург. А лучше всего кататься по Стокгольму!

Зри в корень

Не ищите больших отличий в облике «Рейндж-Ровера» 2011 модельного года: самые интересные новшества скрыты от глаз. Но мы откроем капот новинки для наших читателей!

Начнем, пожалуй, с цитаты Фила Попхэма, генерального директора фирмы: «С появлением нашего нового супердизеля автомобили «Рейндж-Ровер» впервые в своей истории стали проезжать на одном галлоне топлива более 30 миль». В привычных для нас единицах это означает расход топлива менее 9,4 л/100 км в смешанном цикле. Неплохо для столь внушительного «джипа». Кроме нового мотора, в автомобиле появилась 8-ступенчатая коробка передач, а также два заметных обновления в системе полного привода Terrain Response.

Итак, речь о 4,4-литровой дизельной «восьмерке» LR-TDV8 с последовательно-параллельным турбонаддувом, отвечающей жестким нормативам Евро V. Именно в паре с этим двигателем (и только с ним!) работает новый 8-ступенчатый автомат ZF 8HP70 с электронным управлением. Переключая передачи незаметно для водителя (за 200 мс), эта парочка способна разогнать тяжелый вседорожник до первой сотни за 7 секунд с небольшим, а набор скорости с 80 до 120 км/ч занимает и вовсе лишь 5,1 секунды. Но это когда водитель топчет педаль газа. Если же он стоит на перекрестке, система Transmission Idle Control отключает коробку от двигателя, что снижает расход топлива в городском цикле. А при движении низкие обороты максимального крутящего момента позволяют раньше включать блокировку гидротрансформатора, что, опять же, повышает экономичность.

Наконец, осталось упомянуть о новой системе Terrain Response, помогающей стартовать в гору (Hill Start Assist) и ограничивающей скорость при спуске (Gradient Acceleration Control).

Range Rover

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 8/32/4367 см³; мощность – 230 кВт (313 л.с.) при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 700 Н·м при 1500–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2880 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4972×2216×1865 мм; снаряженная масса – 2810 кг.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
210 км/ч; разгон до 100 км/ч – 7,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,4 л/100 км.

КОРОТКО

Немецкий автоклуб ADAC проверил устойчивость «Ситроена-Немо», «Пежо-Биппер» и «ФИАТа-Кьюбо» на переставке. Эти автомобили весьма близки по конструкции, но последний оснащен системой стабилизации ESP. Он и выдержал испытание, не оторвав от асфальта ни одного колеса. А вот «Немо» перевернулся уже при 80 км/ч. Французы обещают в ближайшее время снабдить обе свои машины спасительной электроникой.

Компания «Хонда» организовала Школу безопасного вождения для подготовки дилеров на площадке в Подмосковье. Здесь не показывают, как делать переставку или контролировать автомобиль в заносе. Инструкторы объясняют и показывают очевидные, на первый взгляд, вещи: как правильно садиться в машину, почему необходимо пользоваться ремнями безопасности, как работают ABS и система стабилизации. Потом дилер поделится полученными знаниями с клиентом – уже на площадке автосалона. Благодаря этой программе, принятой на государственном уровне в Японии, аварийность за десять лет снизилась в четыре раза.

Футбольные фанаты гоняют по улицам городов, размахивая национальными флагами и порой по пояс высунувшись из окна автомобиля. Какие уж тут ремни безопасности! А что произойдет в случае столкновения? Это доподлинно выяснил крупнейший европейский страховщик Allianz в ходе специального крэш-теста. Впрочем, что тут говорить – смотрите сами на «летальный» исход!

Эффективное купе

Да, теперь купе «Мерседес-Бенц» CL-класса не только эффектно выглядит (это можно будет оценить во время премьеры на Московском автосалоне), но и более эффективно расходует бензин. Во всяком случае, если речь идет о версии CL 500 BlueEFFICIENCY с новым двигателем мощностью 435 л.с. – с двойным турбонаддувом и непосредственным впрыском. В нем применены пьезоинжекторы и многоискровое зажигание (в течение 1 мс свеча выдает до четырех разрядов). Обновленное купе расходует всего 9,5 л на сотню – на 23% меньше, чем предшественник! Чтобы добиться столь значимого результата, лишние миллилитры собирали буквально по агрегатам: ревизии подверглись генератор, топливный и масляный насосы, компрессор климат-контроля, усилитель руля, шины, активная подвеска. Введена и все более популярная функция «старт-стоп».

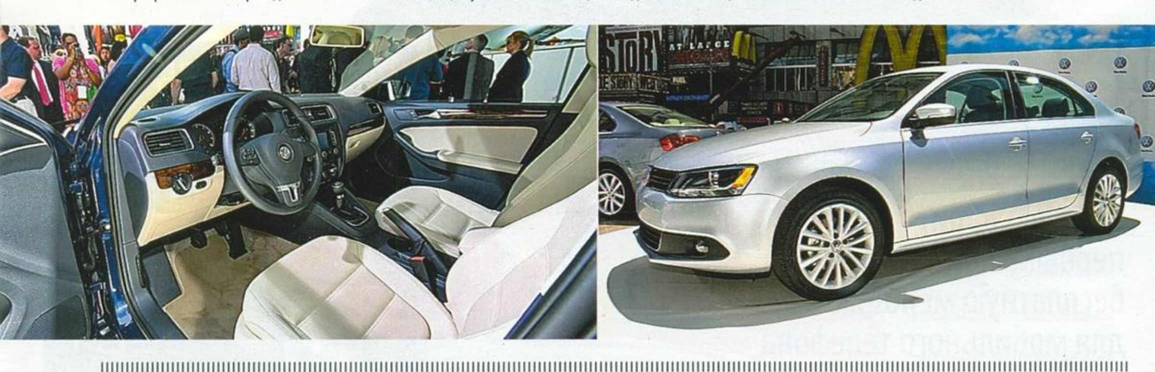
Особенно понравится нашим водителям активный ассистент слежения за полосой: он просто «не даст» пересечь сплошную линию и тем самым сохранит в целости ваши водительские права, деньги и жизнь! Кавычки означают, что при приложении определенного усилия к баранке заступить за черту все же удастся. Пока что главным в автомобиле остается человек.

«Джетта» с Таймс-Сквер

Когда-то фольксвагеновская «Джетта» была производной версией «Гольфа» и заимствовала у него целый ряд кузовных деталей. Теперь, после премьеры в Нью-Йорке на Таймс-Сквер, стало ясно: появилась новая самостоятельная модель седана. Его дизайн разработан Вальтером де Сильва и Клаусом Бишоффом. Это нашло свое выражение в характерной линии «торнадо» и сильно выделяющихся колесных арках, образующих точный, словно по линеечке, переход к 18-дюймовым колесам.

«Джетта» никогда еще не была столь велика (в буквальном смысле): ее габариты – 4640×1780×1450 мм. Это на 9 см длиннее прежней версии. За счет увеличенной колесной базы удалось заметно повысить комфорт на заднем сиденье: тут пространство для ног увеличилось до 96,7 см.

Но главное, чем гордятся создатели новинки, – это шесть моторов, предусмотренных для европейского рынка. А среди них – сверхэкономичные бензиновый 1,2 TSI (5,3 л/100 км) и дизельный 1,6 TDI (4,1 л/100 км). Они делают «Джетту» самым экономичным в мире седаном длиной 4,6 м, разгоняющимся до 190 км/ч.



Второй заход МАДИ

В этом году покорять Америку команда «Формула Гибрид» (МАДИ) отправилась с новым автомобилем «Шмель». Студенты использовали более надежную параллельную схему гибридной трансмиссии с 22-сильным двигателем Yamaha и 25-киловаттным электромотором. Менее чем за год удалось разработать яркий, интересный дизайн, спроектировать новое рулевое управление и оригинальную подвеску со стабилизатором поперечной устойчивости, улучшить трансмиссию и электронные блоки управления, которые вместе с суперконденсаторами ЭЛТОН значительно повысили степень рекуперации.

Правда, не обошлось без сюрпризов: сбился код ключа иммобилайзера – и бензиновый двигатель завести не удалось. Тем не менее конструкция машины и идеи команды были высоко оценены жюри: МАДИ занял 15-е место среди университетов с куда большими возможностями.

VOLKSWAGEN TOUAREG

Дизель, 3,0 л, 240 л.с., 8-ступенчатый автомат, комплектация базовая + опции, 2 849 212 руб.

LAND ROVER DISCOVERY 4

Дизель, 3,0 л, 245 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация HSE, опции, 2 853 309 руб.

Клуб миллионеров

Они дóроги, прекрасно оснащены, технически совершенны. Впишется ли новичок – «Фольксваген-Туарег» в роскошную компанию? Сергей Воскресенский собрал породистых конкурентов на полигоне. Фото Александра Кульнева.

Перед экспертной бригадой, как три богатыря, популярные кроссоверы сегмента «премиум». Бензиновый «Лексус-RX 350» (V6, 277 л.с.) и дизельный «Ленд-Ровер Дискавери» (V6, 245 л.с.) соперничают с дизельным же «Туарегом» (V6, 240 л.с.). Последний, кстати, с пакетом Terrain Tech – внедорожная трансмиссия с демультипликатором и блокировками.

БОЕЦ ОБЫЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

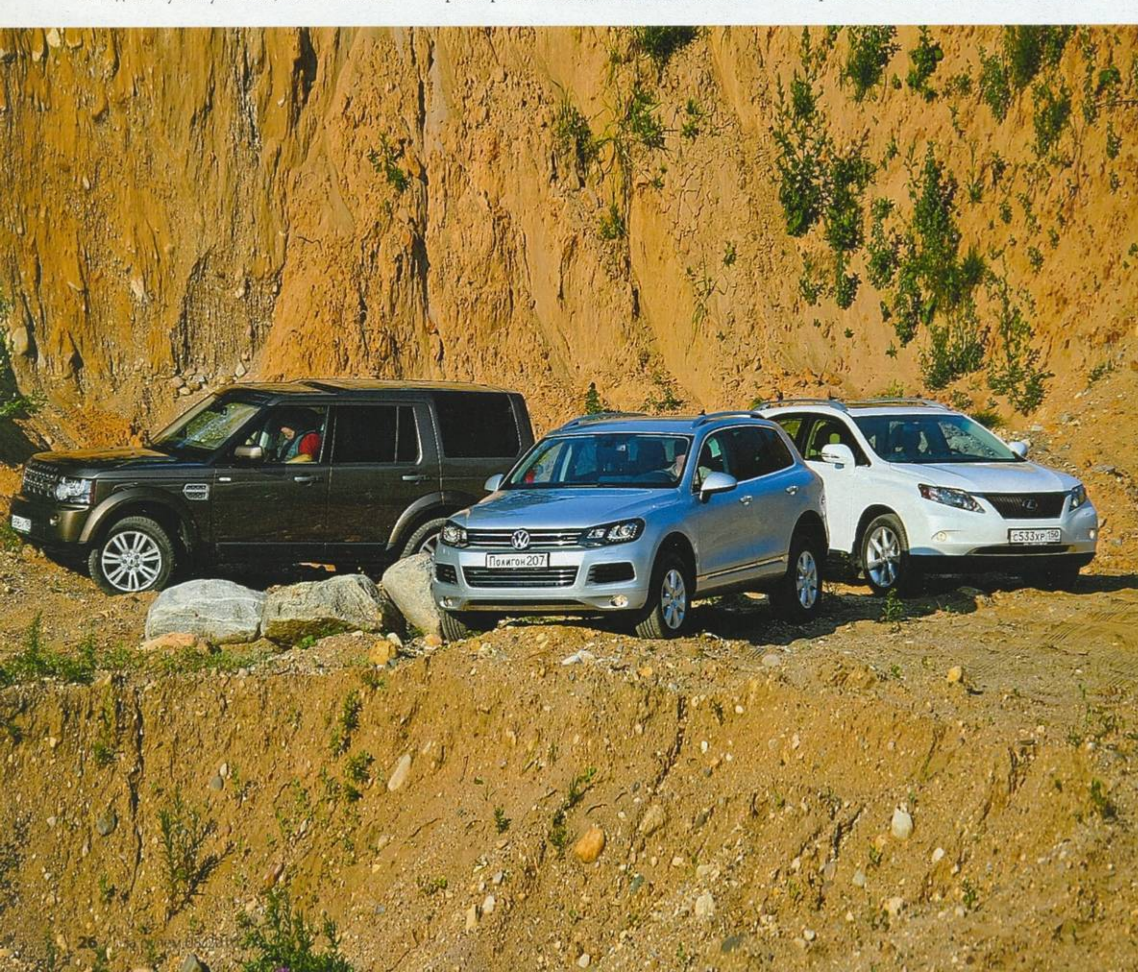
Перекачанный профиль «Лексуса» настораживает: зачем этому универсалу (и только потом кроссоверу) понадобились острые углы бамперов и рельефная мускулатура крыльев? Не иначе, чтобы выделиться. Хотя внутри все спокойней. В интерьере маловато культовой индивидуальности, столь ценимой нынче. Здесь чувствую себя, как в типичном «японце» – породистом, добротном, но обычном.

Светлая кожа, ощущение простора по бокам и над головой, холеные и ладные органы управления, к которым не приходится привыкать и приспосабливаться. Кажется, в RX 350 продуманно решительно все. С автомобилем быстро сживаешься. Удобный доступ к передним и задним сиденьям, широкие диапазоны регулировок, симпатичные, хорошо читаемые приборы, большие наружные зеркала и внушительный экран дисплея над центральной консолью. Гармония.

Претензии появились, когда обжился в салоне. Комфортное водительское кресло слишком уж аморфно, климатическая установка управляется только через меню, отвлекая внимание от дороги. В распоряжении водителя лишь кнопки *Auto* и выбора температуры. Сэкономили? Скорее, освободили место для другого, а еще очень постарались сделать дизайн консоли необычным. Интерьеру RX 350, на мой взгляд, не хватает логичной завершенности.

С пуском «шестерки» «Лексус» оживает, наполняется негромкими звуками и движением. Замелькали на ветровом стекле проецируемые показания скорости, быстро и незаметно перекрыв разрешенные. Плавно и мягко иссякли передачи в 6-ступенчатом автомате. Остались мерные покачивания кузова и ощущение обычного легкового автомобиля, в котором лишь высокая посадка да свист больших наружных зеркал после 120 км/ч намекают на не совсем легковые свойства.

А еще авто не любит резкой смены настроений водителя. Стоит неожидан-



Тумблер *Lock*, блокирующий муфту, да отключение системы стабилизации – вот и весь вседорожный набор «Лексуса».

Стильно, оригинально и, пожалуй, ни с чем не спутаешь. Жаль, с климатиком в «Лексусе» перемудрили.

Сдвижной люк – почти обязательный аксессуар в этом классе. «Лексус» не исключение.

Lexus RX 350

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Популярный в России премиум-кроссовер в нынешнем виде впервые показан в 2009-м.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,5 л V6 (277 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort, Executive, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
2 226 000–2 731 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Просторный салон, удобные органы управления, сбалансированные (на асфальте) ездовые возможности.

– Мелкий багажник, неудобное управление микроклиматом, любитель только хороших дорог.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Его стихия – асфальт, девиз – универсальность, причем отменно разбавленная роскошью и богатым оснащением. В дефиците – индивидуальность, столь необходимая подобным автомобилям.

но утопить акселератор в пол, «Лексус» словно оценивает весомость содеянного и лишь затем, раздраженно заревев, приступает к выполнению задуманного водителем. Однако постепенно комфорт побеждает и звук мотора вновь переходит в почти неслышное бурчание.

«Лексус-RX 350» на ровном асфальте собран, напорист, ему в самый раз настройки плотных подвесок, обеспечивающих комфорт и хорошую управляемость. Быстрые повороты авто проходит легко, даже играючи. Но едва асфальт становится неровным, подвески RX 350 начинают подробно повторять профиль дороги, во многом вновь меняя сложившиеся было представления о своих возможностях. В общем, быстр, высококачествен во всем, удобен, но по характеру шасси – скорее легковой автомобиль.

Обивка двери в «Дискавери» – целое сооружение, да только места оно занимает многовато.

Центральный дисплей русифицировать забыли, зато есть отдельные регулировки климата для сидящих сзади.

«Дискавери» подготовлен к бездорожью весьма основательно. Работает все это очень неплохо.

Land Rover Discovery 4

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Последнее поколение легендарного вседорожника представлено в 2009-м.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 5,0 л V8 (375 л.с.); турбодизельные – 2,7 и 3,0 л (190 и 245 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: S, SE, HSE.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 895 000–2 363 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Оригинальный интерьер, хорошая обзорность, простор для задних пассажиров, очень комфортен; вместительный багажник, хорошие тормоза, неплохо подготовлен для бездорожья.

– Тесновато спереди, посредственная управляемость на асфальте, раскачка кузова на высокой скорости.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,5 полная оценка по категориям в конце статьи

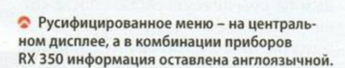
В этот автомобиль то влюбляешься до беспамятства, то готов крыть его последними словами… Он способен проявить характер и подарить редкое ощущение изделия, сделанного умелыми руками.

КУЛЬТ ЛИЧНОСТИ

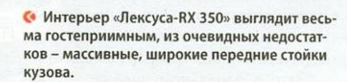
Все начинается с характерной, отчасти кондовой внешности. Именно такая нравится почитателям «диско». Жаль, они не видят стрелки весов: снаряженная масса под 2,7 тонны почти уравнивает вседорожник с такими «ребятами», как «Хаммер» и «Шевроле-Тахо». «Лексус» и «Туарег» в этой компании мухачи.

Знакомство с интерьером «Ленд-Ровера» – спектакль. Множество видеокамер, окруживших «Дискавери» по периметру, встроенные в задние подголовники экраны мониторов, «галерка» (третий ряд сидений), при необходимости «вырастающая» из пола багажника.

Здесь в избытке того, чего так не хватало RX 350: толстенная баранка нешуточного диаметра, могучие рычаги подрулевых переключателей, широченная обивка двери с подчеркнуто массивной рукояткой и не менее вну-



Русифицированное меню – на центральном дисплее, а в комбинации приборов RX 350 информация оставлена англоязычной.



Интерьер «Лексуса-RX 350» выглядит весьма гостеприимным, из очевидных недостатков – массивные, широкие передние стойки кузова.

Даже цифры в приборной комбинации «Дискавери» выглядят тяжелыми и основательными.

«Дискавери» изнутри – театр: декорации и высококачественное оснащение. Однако весь простор отдан сидящим сзади и огромному багажному отделению.

На первый взгляд, приборы «Туарега» слишком уж разобщены, однако дисплей между ними – настоящий кладезь нужных сведений.

Интерьер «Туарега» не только удобен и симпатичен, но и современен. В этом большая заслуга центрального дисплея.

шительным подстаканником, в который легко встает полуторалитровая бутылка воды.

Кажется, здорово, выразительно и даже удобно. Однако, оказавшись в просторном, мягком и совершенно плоском кресле с подушкой необъятных размеров, вдруг понимаю: вокруг довольно тесно. Рука застревает в поисках клавиш регулировки. Они есть, это точно! Но шершавая, рельефная панель двери заблокировала доступ, а затем больно надавила выступами на ногу. Оказалось, что и двигаться-то особенно некуда – сиденье и так отодвинуто до упора назад и вниз. В общем, зажат со всех сторон, за исключением внушительного запаса по высоте. При этом пассажир справа издевательски далеко, как и положено в большом автомобиле. Временами хочется воскликнуть: «Довольно!» – настолько упрямо «Дискавери» насаждает свою собственную, грубовато-внедорожную идеологию.

Он потрясающе комфортен на ходу, в первую очередь по шумам и вибрациям и только во вторую – по подвескам. До поры до времени создается впечатление полной изолированности от жизни за бортом. Потом понимаю: кое-какие звуки все же проникают в салон «Дискавери», но лишь для того, чтобы лучше информировать о происходя-

щем. Вот приглушенно рявкнул дизель, играючи ускорив тяжелую машину. Затем на высокой скорости он уже с надрывом зарычал, недвусмысленно намекая: этот «сундук» разогнать не так-то просто. Будучи достаточно проворным на обычных скоростях, после сотни «Ленд-Ровер» демонстрирует ленцу, допуская многозначительные паузы при малейшей попытке ускориться. Но я легко принимаю это. Наверное, потому, что пневмоподвески убаюкивающе мягкие да и остальной комфорт на высоте.

Зато в банальном вираже «Дискавери» вдруг начинает своевольничать, озадачивая не только большими кренами, но и невысокой точностью управления. А подвески с ростом скорости становятся прыгучими, раскачивая машину вверх-вниз. Автомобиль теряет цельность поведения: то приседает на заднее нагруженное колесо, стремясь уйти внутрь поворота, то, наоборот, вываливается наружу. («Лексус» по сравнению с этим громилой – эталон управляемости.) Зато на прямой комфорт отменный, а тормоза приятно удивляют четкостью и точностью. В этой дисциплине «Дискавери» тоже на высоте.

БРЕМЯ ПОПУЛЯРНОСТИ

Символично: когда навигация «Туарега» не может опознать его местонахождение (на полигоне, например), на дисплее появляется слово «бездорожье». Машинально бросаюсь проверять настройки «правильной» внедорожной трансмиссии, зачем-то кручу колесико регулировки жесткости амортизаторов, тумблер управления пневмоподвесками и, соответственно, высотой положения кузова. А сообразив, что кроссовер лишь реагирует на неточности карты, облегченно вздыхаю: «Надо же, какой умный».

В отличие от пафосного «Дискавери», «Фольксваген-Туарег» не стремится сразу завладеть вниманием. Формы и пропорции аккуратны, но обычны и не выдают весомого вседорожного содержания. Солидный, симпатичный кроссовер с крупной эмблемой на решетке – не более того. Даже уже вычислив новинку, любознательные на всякий случай уточняют: «Так это и есть новый «Туарег»?».

Внутри он тоже спокойнее, универсальнее, в первую очередь по сравнению с «Дискавери». Конечно, взгляд цепляется за современный экран дисплея, что в самом центре передней панели,

Заднее сиденье «Лексуса» отличают не только регулировки (они есть у всех троих), но и слишком мелкая подушка.

Горб в багажном отделении RX 350 – пожалуй, самая большая несуразица роскошного автомобиля.

А вот и виновница сокращения полезного объема до скромных 360 л: полноразмерная запаска явно имплантирована искусственно.

В «Дискавери» сидящим сзади жаловаться грех – пассажирам вольготно и просторно.

«Дискавери», увы, не может похвастаться сервоприводом пятой двери.

С проходимостью, конечно, проблемы будут, зато грузовой отсек просторен.

То ли подушка отформована чуть лучше? В «Туареге» сзади просторнее и уютнее.

Рациональный подход по-немецки: багажник «Туарега» самый пропорциональный.

Формально запаска есть, вот только практичности в таком колесе немного.

«Туарег» русифицирован от и до, а его климатическая установка настраивается как ручками, так и с помощью монитора.

Пакет Terrain Tech в «Туареге» – дополнительное оборудование за 76 000 рублей. При этом придется потратиться и на пневмоподвески.

Электрорегулировки плюс кожаная отделка (алькантара и наппа) – и пользоваться удобно, и сидеть здорово.

Volkswagen Touareg

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Изменившийся конструктивно и изрядно похудевший на фоне предыдущего «Туарега», автомобиль дебютировал весной 2010-го, летом начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые – 3,6 л V6, 4,2 л V8 FSI (280 и 360 л.с.); дизельные – 3,0 л V6, 4,2 л V8 TDI (240 и 340 л.с.).

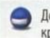
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
8-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
стандартные + дополнительное оборудование.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 900 000–2 912 838 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Совершенен эргономически, удобен для водителя и пассажиров, отлично сбалансирован.



Докатка не лучший помощник большому кроссоверу в России.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Практичность, рациональность, техническое совершенство – три кита, определяющие сущность этого кроссовера. Добавьте еще и удобство – получится очень интересный автомобиль.

за вставки из дерева, симпатичную комбинацию приборов. Но в «Ленд-Ровере» все подчинено культу (пожалуй, даже в ущерб остальному), здесь же – вариации на тему универсальности. Зато удобен вход-выход, а материалы добротны.

Устроившись на сиденье, осознаешь весомость отличий «Туарега» от «Лексуса». «Фольксваген» еще удобнее, практичнее, рациональнее. В водительском кресле мигом обживаешься – настолько, что и вылезать не хочется. Огромные диапазоны регулировок, внешне простая, но ладная баранка. Не страшно, что ее регулировки обычные – механические (не как у конкурентов). Зато, настраивая

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LEXUS RX 350	LAND ROVER DISCOVERY 4	VOLKSWAGEN TOUAREG
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4770/1885/1725	4838/2022/1841	4795/1940/1709
база	2740	2885	2893
колея спереди/сзади	1630/1635	1605/1613	1656/1676
Объем багажника, л	446/1130	280*/2580	580/1642
Радиус поворота, м	5,7	5,7	6,0
Масса снаряжен./полная, кг	2050/2545	2583/3240	2099/2860
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,0	9,6	7,8
Максим. скорость, км/ч	200	180	218
Топливо/запас топлива, л	А95/72	ДТ/82	ДТ/85
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	8,4/14,3/10,6	8,3/11,2/9,3	6,5/8,8/7,4
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см³	3456	2720	2967
Степень сжатия	10,8	18,0	16,8
Мощность, кВт/л.с.	204/277 при 6200 об/мин	180/245 при 4700 об/мин	176/240 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	346 при 4700 об/мин	600 при 2000 об/мин	550 при 2000–2250 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	А6	А8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	3,30/1,90/1,42/1,00/0,71/0,61/–/–/4,15	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/0,69/–/–/3,40	4,97/2,84/1,86/1,44/1,21/1,00/0,83/0,69/ 4,07
Главная передача	4,40	3,54/2,93**	3,27/2,69**
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	многорычажная	многорычажная
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	235/55R19	255/55R19	235/65R17

*С тремя рядами сидений. **Понижающая передача.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	LEXUS RX 350	LAND ROVER DISCOVERY 4	VOLKSWAGEN TOUAREG
Снаряженная масса, кг	2050	2695	2265
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1160 (57)/890 (43)	1321 (49)/1374 (51)	1246 (55)/1019 (45)
Дорожный просвет, мм	185	180	210
Динамические качества			
Разгон, с	1,0с; 2,3с; 3,9с; 6,0с; 8,4с; 11,5с; 15,6с; 21,4с; 30,8с; 60,4с; max 207,0 км/ч. Погрешность спидометра 4,7%	1,0с; 2,4с; 4,2с; 6,7с; 9,7с; 13,8с; 19,0с; 26,9с; 39,1с; max 182,1 км/ч. Погрешность спидометра 5,3%	0,9с; 2,2с; 3,7с; 5,8с; 8,2с; 11,3с; 15,6с; 21,4с; 29,8с; 46,0с; max 214,9 км/ч. Погрешность спидометра 2,9%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	4,6	5,4	4,5
80–120 км/ч (D)	5,5	7,0	5,6
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1748	1509	1369
50–0 км/ч	785	693	533
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	43,0	41,5	41,0
замедление, м/с²	9,0	9,3	9,4

климатик, не надо, как на «японце», каждый раз залезать в меню. «Туарег» понятен и очень дружелюбен не только к водителю, но и к пассажирам.

На грубом, шероховатом асфальте вдруг громче, чем ожидал, запели шины – у соперников подобного не было. Но потом «шуршун» закончился и вернулись привычные комфортные ощущения. Затем подвески грубовато тряхнули на череде мелких сколов и трещин. Ясно, на этом участке лучше задать комфортную настройку амортизаторов.

А вообще, в отличие от конкурентов, немецкий кроссовер прекрасно сбалансирован. Ведь подвески придают машине отменную плавность хода, в то же время нет и намека на раскачку кузова, причем даже на высокой скорости. Управляемости «Туарега», цельности его поведения на дороге позавидует не только «Дискавери», но и сильный в этой дисциплине «Лексус». За асфальт «Фольксваген» держится не хуже его и уж точно меньше раскачивается на неровностях в повороте. Правда, такой всепоглощающей звукоизоляции, как в «Ленд-Ровере», этот автомобиль не имеет. Однако с «японцем» по этому показателю соперничает легко и непринужденно.

Вывод: за обычностью ощущений скрывается до мелочей продуманный, неплохо настроенный и достаточно яркий автомобиль. Есть ведь еще и весьма выразительный дизельный мотор, который в содружестве с 8-ступенчатым автоматом делает машину послушной, отзывчивой, а иногда даже хулигански пронырливой. Конечно, и у «Туарега» случаются небольшие заминки, запаздывания, вполне объяснимые многоступенчатостью трансмиссии, но в целом даже при резкой, темпераментной манере вождения он приятно удивляет гибкостью настроек и разгонными способностями.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	LEXUS RX 350	LAND ROVER DISCOVERY 4		VOLKSWAGEN TOUAREG	
Просвет, мм		норма	максимум	норма	максимум
a	190	210	255	210	265
b	200	265	310	260	320
c	185	180	220	235	295
Угол, °					
α	29	35		31	
β	26	27		31	
γ	16	23		24	

ОСНОВЫ ПРОХОДИМОСТИ

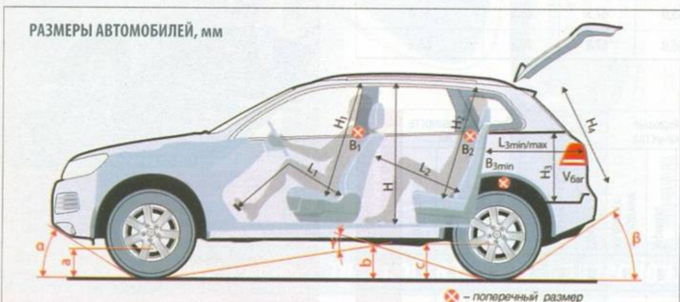
Песок, заросший травой проселок, кое-где сохранивший болотную влагу даже нынешним знойным летом. Ну и конечно же, глубокая (20–25 см) колея, в такую погоду ставшая просто каменной. Этот набор был предложен нашим подопытным в качестве дополнительного состязания. Как и ожидали, маршрут прошли не все…

То, что «Лексус-RX 350» по части проходимости звезд с неба не хватает, выяснили быстро. С песчаным карьером он еще кое-как справился, хотя уже здесь пришлось заблокировать муфту, отвечающую за подключение задней оси. Но на проселке кроссовер начал так активно собирать днищем траву, что пришлось прекратить испытания. Для подобных экспериментов он слишком уязвим, да и трансмиссия при повышенных нагрузках ведет себя нервно, требуя очень аккуратного обращения.

Даже зная о специальном трансмиссионном пакете «Туарега», такой внедорожной прыти от него никак не ожидали. По плохим дорогам едет надежно, а уж когда воспользуешься демультипликатором и специальными настройками пневмоподвесок, кажется, что «Туарег» просто неуязвим. Подкупают простота управления, удобство дозирования тяги. Единственное, что нарушает гармонию, – поведение в глубокой колее. «Фольксваген» способен продвигаться и здесь, но до конца выбранный ход амортизаторов (иначе машина цепляет днищем) лишает его возможности ехать в таких условиях долго. Он на это не рассчитан.

Вот где пригодились мягкие комфортные подвески, большой, пухлый руль и внушительный перечень внедорожных возможностей в программе электронного управления трансмиссией «Ленд-Ровера». И пусть знатоки уверяют, что с рычагами было надежнее и правильнее, – для большинства куда проще задать колесиком нужный уровень сложности трассы, включить тумблером понижающую передачу и режим *Off Road* для подвесок. Самое поразительное не то, что «Дискавери» станет высокопроходимым, – он и здесь сумеет остаться комфортным, вселяя уверенность в непобедимости.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
LEXUS RX 350	940–1160	535–660–920	1135	975	980	1475	1465	975/1085/1630	1150	360	820	360
LAND ROVER DISCOVERY 4	940–1120	625–860	1200	1015	1035	1505	1505	1120/1740	1145	850	550/960	496
VOLKSWAGEN TOUAREG	975–1175	485–645–895	1225	1045	1005	1515	1435	955/1110/1570	1150	480	915	405

ЛЮБИМЫЕ ИГРУШКИ

Ну, у кого язык повернется назвать «Ленд-Ровер Дискавери» середнячком за то, что он страдает избыточным весом и не любит быстро ездить по асфальту? Для своих поклонников этот вседорожник привлекателен другим, и они готовы мириться с британскими особенностями. Не стоит сбрасывать со счетов цену. Она, конечно, высока, но если поставить на чашу весов крепкий семиместный кузов, полноценную внедорожную трансмиссию, пневмоподвески и внушительное количество опций, то на другой появится пища для серьезных размышлений. Ведь очень близкий по стоимости «Лексус» – обычный полноприводный универсал, по сути. Зато он просторен, отменно оснащен, быстр, хорошо и надежно управ-

ляем. Это оценят те, кому важны именно такие качества. Ну а «Фольксваген-Туарег» в этом тесте лучший потому, что его создатели, сохранив конкурентную цену, сумели наделить машину тем необходимым сочетанием качеств, которое понравится большинству, доведя их уровень почти до совершенства. **ЗР**

Автомобили предоставлены российскими представительствами «Лексус», «Ленд-Ровер» и «Фольксваген».

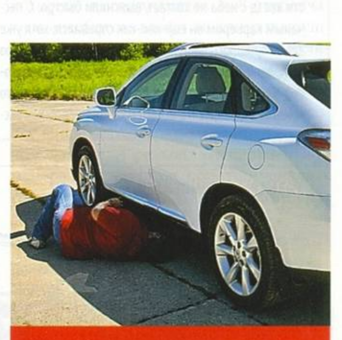
СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость, км/ч (передача)					
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	160 (D)	Разгон 0–100 км/ч (макс. дБА)
LEXUS RX 350	60,6	63,5	67,8	70,5	72,4	72,0
LAND ROVER DISCOVERY 4	58,0	61,0	65,0	67,5	69,8	65,6
VOLKSWAGEN TOUAREG	61,4	62,8	65,0	67,8	70,3	68,2

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
LEXUS RX 350	8	9	8	9	8	7	9	8	9	8	8	8	8	8	8	8,2
LAND ROVER DISCOVERY 4	8	8	9	8	9	10	8	9	7	9	8	9	9	8	8	8,5
VOLKSWAGEN TOUAREG	9	10	8	9	9	8	9	9	9	8	9	9	9	8	7	8,7

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Сергей Воскресенский: «Рассуждения о дорожных (и не только) способностях автомобилей в этом тесте натолкнули на не дающую покоя мысль: где грань, отделяющая кроссовер от настоящего вседорожника? Ведь цены (в этом классе) примерно одинаковы, размеры тоже. Но спросим себя: зачем автомобилю за 3 000 000 рублей хорошая проходимость и кто рискнет отправиться на нем в настоящие дебри? Неужели кризис жанра?»

Мало не покажется

Не числом, а умением призван покорить покупателей «Ауди-А1». С машиной, которую фирма покажет на Московском автосалоне, знакомит Сергей Канунников. Фото автора и Audi.

Система эта давно знакома. Но все равно каждый раз, когда двигатель глохнет на светофоре, ощущаю некий дискомфорт. Экономия и экология всякие, конечно, хорошо. Но, представив себе, как часто стартер будет хрюкать в московских пробках, всерьез задумался о его ресурсе и затратах энергии на производство нового или ремонт старого агрегата. Впрочем, у нас устройства «старт-стоп», очевидно, не будет. Ну а молодые европейские водители, скорее всего, воспримут его как должное. На таких, кстати, «Ауди-А1» в первую очередь и рассчитан.

ЕДИНИЧНЫЙ СЛУЧАЙ

И снаружи и внутри автомобиль напоминает модели А4, А6, а отчасти даже А8. Никакого кокетства плюшевой внешностью и игривыми штучками в салоне. Интерьер можно расцветить деталями в цвет кузова. Но общее впечатление – удобный, добротный, вполне серьезный автомобиль, а не полуигрушечная машинка. А уж оборудование!

Фирменная мультимедийная система MMI, скажем, практически не отличается от аналогов более дорогих «ауди». Здесь и толковая навигация (правда, с несколько заумными настройками), и возможность выбирать музыку по портрету альбома, и много чего другого, причем все русифицировано. С точки зрения матерого отечественного автомобилиста, эти штучки – возможно, мелочи. Но в городской жизни они порой куда важнее объема двигателя.

В салоне придраться особо не к чему. Добротная отделка, удобные основные органы управления и сиденья. Хотя назад по доброй воле не полез бы. Эргономично для мелких. Багажник тоже невелик, но для покупок, сделанных в супермаркете, хватит. Вспомогательные кнопки, в том числе ведающие отключением стабилизации и обогре-

Audi A1: высокие технологии и хорошие ходовые возможности ловко упакованы в 4 метра длины.

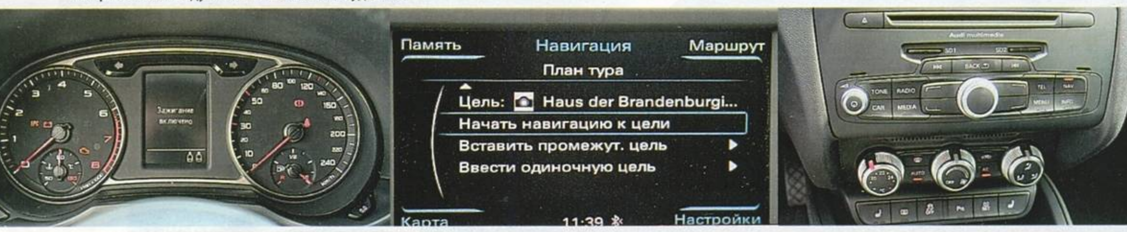
Каждой деталью дизайнеры «Ауди» старались подчеркнуть сходство с более солидными моделями. Получилось вполне гармонично.

вом сидений, расположены низковато, под блоком управления климатом. Не сразу нащупаешь.

ТАК ПОВЕЗЕТ

В конструкции авто инженеры «Ауди» ориентировались на проверенные временем, отработанные до мелочей, доведенные практически до совершенства решения. Никаких умопомрачительных многорычажных подвесок – «Мак-Ферсон» спереди, упругая балка сзади. Зато моторы – самые современные. И знакомая уже по нескольким моделям концерна 7-ступенчатая коробка передач DSG с двойным сцеплением (в качестве опции).

Салон можно оживить цветными вставками или украсить элементами дизайна S-line. Круглые дефлекторы системы вентиляции с точки зрения направления воздушных потоков очень удобны.



Просто, удобно и грамотно, по мнению «Ауди», – синонимы. Я согласен.

«Приятно все-таки, что нас здесь уважают!» То есть умеют говорить на нашем языке.

Относительно недавно подобные радости были доступны лишь покупателям куда более солидных моделей.

С точки зрения ходовых качеств «Ауди-А1» всего хватает. Даже с избытком. Машина отменно реагирует на руление приятно тяжелой баранкой. Но подвеска жестковата. Не экстремально, конечно, однако даже в пригородах Берлина, на дорогах, доставшихся нынешней Германии от развитого социализма, автомобиль заметно трясет. Какие ощущения возникнут в Московской области и прилегающих к ней, догадаться нетрудно. И это обычная машина, а не модификация со спортивной подвеской и отделкой S-line (можно будет заказать и такую).

Отменно работают тормоза. Они из тех, что с первого же нажатия внушают уверенность в возможностях автомобиля и отменном взаимопонимании с ним. Длинноват ход педали сцепления. В плане информативности хорошо, что она тугая, но в бесконечных пробках нога может и устать. Впрочем, нетрудно предугадать: большинство «единичек», особенно в Москве, будет с автоматической коробкой передач.

Первым опробовал автомобиль с 122-сильным мотором TFSI объемом 1,4 л и механической коробкой. Этот силовой агрегат неплохо уживается и с более солидными по размерам моделями, а уж «единичку» разгоняет весело и задорно. На незагруженных дорогах, немного подразогнав автомобиль, спокойно перехожу с третьей передачи на пятую, а то и на шестую. Тянет, практически не реагируя на мои издевательства!

Модификация с этим мотором и механикой, вероятно, будет подешевле той, что с DSG. Но сомневаюсь, что экономичней. Смышленый немецкий автомат переключает передачи грамотно и быстро. Лишь в городской толчее иногда путается: пора «вживить» вторую или остаться на первой?

Умерьте презрение! Следующая версия «Ауди-А1» – с 1,2-литровым двигателем мощностью 85 л.с. и ручной коробкой передач. Предвидя скеп-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A1	
	1,2 TFSI	1,4 TFSI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3954/1740/1416	
база	2469	
колея спереди/сзади	1477/1471	
Радиус поворота, м	н.д.	
Объем багажника (VDA), л	270/920	
Снаряженная масса, кг	1040	1125
Полная масса, кг	1490	1575
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	8,9
Макс. скорость, км/ч	180	203
Топливо/запас топлива, л	А95/45	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,4	4,2
городской цикл	6,2	6,5
смешанный цикл	5,1	5,2
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см^3	1197	1390
Степень сжатия	10	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	63/85 4800	90/122 5000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 1500–3500	200 1500–4000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	А7
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	185/65R15	205/55R15

Задние сиденья, конечно, не для длительного путешествия взрослого.

Багажник небольшой. В полу – ремкомплект для шин. Может, на наш рынок дадут хотя бы докатку?

сис многих, утверждаю: модификация имеет право на существование не только в городе, но и на пригородных шоссе. Конечно, диапазон, в котором двигатель «живой», поуже, чем у мотора 1,4 л. Поэтому откровенное нахальство с экономией на переключении передач неуместно. Но если относиться к этому процессу повнимательнее, «Ауди» цепко держится за городской поток и упрямо не отстает от старших на ровном, без затяжных крутых подъемов, шоссе, легко удерживая 120–130 км/ч.

И наконец, «Ауди-А1» со 105-сильным дизелем. К нам его поставлять пока не будут. По заводским данным, автомобиль набирает 100 км/ч на 1,6 с дольше, чем 122-сильный бензиновый. Однако по тяговитости его превосходит. На средних оборотах ускоряется явно не хуже. Правда, рычит при этом сил эдак на двести.

Вообще, «Ауди-А1» любой версии – не самый тихий автомобиль. При разгоне слышен мотор, на высокой скорости добавляют свое шины, а потом и шум воздушных потоков подключается.

В Германии молодой, энергичный, продвинутый горожанин заплатит за «Ауди-А1» минимум 16 000 евро. Российские цены объявят осенью. Дешевой «единичка», конечно, не будет. Придется свыкнуться с мыслью, что и компактный автомобиль может быть удобным, быстрым, комфортным и даже престижным. ЗР

ПО МАЛЕНЬКОЙ

На презентации «Ауди-А1» прозвучало: это первая модель фирмы длиной менее 4 м. Не совсем так. С 1999 по 2005 год выпускали «Ауди-А2» длиной 3,83 м. Автомобиль с прогрессивным алюминиевым кузовом и моторами 1,2–1,6 л мощностью 61–110 л.с. был весьма экономичным, конструктивно интересным, но слишком дорогим. А первым очень компактным автомобилем был «Ауди-50» (на фото) длиной всего 3,51 м. Копию «Фольксвагена-Поло» с мотором 1,0 или 1,3 л в 1974–1978 годах выпустили в 180 812 экземплярах.

Peugeot 308 2010 года

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Хэтчбек российского производства и соответствующей комплектации.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (120 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Russian Pack.

ЦЕНА: 599 000 руб.

Нам – пакет!

В салонах дилеров продают «Пежо» отечественной сборки. Такой автомобиль с «российским пакетом» Сергей Канунников сравнил с «первоисточником», два года проработавшим в редакции. Фото Георгия Садкова.

О нашем опыте общения с 308-м мы подробно рассказали (ЗР, 2010, № 6). А первое знакомство с российской машиной состоялось за несколько месяцев до этого, когда четверо французских испытателей с утра до вечера утюжили дороги Дмитровского полигона, оценивая и доводя автомобиль в преддверии начала производства в Калуге. Теперь передо мной товарный экземпляр российской прописки.

RUSSIAN ДЛЯ РОССИИ

Внешне машину комплектации Russian Pack можно отличить от нашей версии Confort Pack лишь по более сильному блеску решетки радиатора, что заметит только очень внимательный. В салоне изменений побольше, они существеннее. Четыре электростеклоподъемника явно не помешают. Еще важнее подогрев сидений – штука в нашем климате полезная. Прежде, выбрав недорогой автомобиль, за нее приходилось доплачивать.

Еще одно существенное отличие от нашего 308-го – климат-контроль

Комплектация Russian Pack – с обшитым кожей рулем и сдвижным подлокотником. Для нашей машины последний покупали отдельно.

Одно из наиболее важных отличий – двухзонный климатик вместо обычного кондиционера.

Интерфейс бортового компьютера стал чуть причудливее, но не информативнее.

вместо кондиционера. Ведь, пожалуй, самый серьезный недостаток нашего «Пежо» – система вентиляции. Настроить ее так, чтобы в дождь стекла не потели, а в мороз не обмерзали, и одновременно сохранить комфортную температуру в салоне непросто. По отзывам владельцев, машины с климатиком комфортнее. Но проверить это в коротком тесте в летний солнечный день невозможно. В Russian Pack входят и каучуковые коврики, за которые мы два года назад тоже доплачивали.

В остальном автомобили практически идентичны: две подушки безопасности, MP3-ресивер, центральный замок с управлением с ключа.

Невидимые при беглом осмотре изменения – стальная защита поддона картера (в 2008-м стоила 5100 руб. – с установкой) и увеличенный бачок омывателя стекол.

НЕБОЛЬШИЕ РАЗНИЦЫ

В российский пакет 308-го входят также усиленная подвеска (иные пружины) и увеличенный дорожный просвет. Последний, правда, по нашим замерам, абсолютно такой же, как на редакционной машине (во времена ее молодости). При том что у нашего «Пежо» шины размерности 195/65R15, а на российской машине – 215/55R16. Впрочем, 155 мм под защитой картера двигателя – очень и очень неплохо для автомобиля такого класса.

На ходу подвеска российской машины показалась чуть более жесткой. Впрочем, сделал поправку на сравне-

В обновленной машине появился сигнализатор непристегнутых ремней безопасности.

Подогрев сидений – очень полезное устройство при наших морозах!

Четыре электростеклоподъемника – опция из реестра приятных пустячков.

Peugeot 308

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4276
ширина	1815
высота	1498
база	2608
колея спереди/сзади	1526/1521
Снаряженная масса, кг	1275
Полная масса, кг	1800
Максимальная скорость, км/ч	197
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9
Топливо	A95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	9,3
смешанный цикл	6,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,6 л, 88 кВт/120 л.с. при 6000 об/мин, 160 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 215/55R16.

ние с автомобилем, прошедшим уже 40 000 км.

Немного удивило небольшое рыскание нового 308-го, временами проявляющееся даже на ровном московском асфальте. Возможно, это особенность шин (или не те углы установки колес).

В остальном все знакомо и привычно: аккуратная и симпатичная отделка, живой мотор и грамотно подобранные в расчете на интенсивный разгон передаточные числа трансмиссии, не самые короткие, но понятные ходы рычага коробки передач, вполне приличные тормоза, внятная реакция на руление.

В общем, отличий «Пежо» в комплектации Russian Pack от французской машины немного и большинство из них автомобилю, а следовательно, и покупателям явно на пользу. И цена для такой машины очень привлекательная – 599 000 рублей. Интересно, останется ли она такой, когда выйдет этот материал? ЗР

Паркуюсь, где хочу

«Ниссан-Теана» получил увеличенный дорожный просвет и полный привод. Конечно, такую машину лучше испытывать зимой. Но знакомство с интересным седаном Денис Арутюнян свел, не дождавшись снега.

Автомобиль приподняли: дорожный просвет любой «Теаны», вне зависимости от мотора и комплектации, вырос со 135 до 150 мм. А полноприводная машина еще выше – на 15 мм. Правда, при внедрении заднего редуктора жертвой пал стабилизатор – возникли трудности с его компоновкой при такой схеме. Функции борьбы с кренами возложили на более жесткие задние пружины.

Под капотом полноприводных машин вовсе не V6, а 4-цилиндровый 2,5-литровый мотор, состыкованный с вариатором. Силовой агрегат заимствован целиком от «Ниссана Х-Трейл». За подключение задней оси отвечает многодисковая элекромагнитная муфта. При необходимости ее можно заблокировать принудительно – уникальный случай для легковой машины. Правда, после 10 км/ч электроника самостоятельно отключит блокировку, но, чтобы выбраться из коварного сугроба, такой скорости вполне достаточно.

Конечно, 167-сильному мотору приходится тяжелее, чем 182-сильному V6 аналогичного объема, при энергичном разгоне стрелка тахометра частенько подбирается к красной зоне, в салоне становится шумновато. Впрочем, редкий владелец солидного седана будет доводить мотор до истеричного состояния, ведь для размеренной езды двух с половиной литров хватает.

Не почувствовал я и дискомфорта из-за изменившихся характеристик подвески. Плавность хода попрежнему высока. А вот полный привод оценил по достоинству. Правда, пришлось съехать с асфальта. Разумеется, штурмовать ухабы или глубокую колею на большом седане не стал: не того полета птица. Короткий и резкий старт на рыхлом грунте – вот хорошее упражнение для первичной проверки схемы 4×4.

Первый заход в автоматическом режиме. Вдавливаю педаль газа, «Теана» бодро срывается с места, допустив лишь короткую, в доли секунды, задержку. Достойная реализация мо-

Неприметный шильдик *FOUR* на крышке багажника да чуть более стройная осанка – единственные внешние отличия полноприводной «Теаны».

Nissan Teana Four – автомобиль российской сборки. Просторный, солидный и к тому же полноприводный. Заснеженных дворов можно не опасаться.

Nissan Teana Four

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4850
ширина	1795
высота	1515
база	2775
Объем багажника, л	488
Снаряженная масса, кг	1572
Полная масса, кг	2080
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	А95
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,5
городской цикл	12,5
смешанный цикл	9,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 123 кВт/167 л.с. при 5600 об/мин, 240 Н·м при 4000 об/мин.

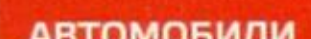
ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; бесступенчатый вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидравлическим усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/55R17.

мента двигателя! Нажимаю на кнопку *Lock*, повторяю упражнение – автомобиль сорвался еще быстрее, ни на миллиметр не уйдя с траектории. Поведение точное, как в учебнике. Ожидать иного и не приходится: на «Х-Трейле» полный привод полировали долгие годы.

«Теану Four», полагаю, с удовлетворением встретит большинство любителей марки: машина солидная, вместительная и недорогая, а теперь и с полным приводом. Парковка в запруженном автомобилями городе, особенно зимой, – проблема. «Теана» в варианте 4×4 ее почти устраняет. Становись, где пожелаешь!

Базовая, но весьма богатая комплектация Elegance+ оценена в 1 075 000 рублей, цена самой дорогой, Premium, – 1 243 000 рублей. Первые автомобили – уже в продаже. **ЗР**



VOLKSWAGEN GOLF

1,4 л, 122 л.с., 7-ступенчатая роботизированная коробка передач DSG, комплектация Trendline, 825 540 руб.

Возрастной ценз

Возраст покупателя обычно влияет на выбор автомобиля. Но, сравнив «Фольксваген-Гольф» с новинкой рынка «Опелем-Астра», Денис Арутюнян утверждает: не всегда. Фото Александра Батыру.

ЛЮБВИ ВСЕ ВОЗРАСТЫ ПОКОРНЫ

Вы молоды, энергичны, не лишены спортивных амбиций, любите современные стиль и технику? «Астра» придется по душе. Удобное сиденье, очень похожее на спортивный «ковш», гостеприимно принимает тело в объятия, руки тянутся к пухлому рулю, а глаз быстро окидывает панель в поисках нужных шкал и кнопок. И тут возникает первое затруднение: центральная консоль напоминает гигантский пульт от насыщенного функциями телевизора, так что с ходу разобраться с настройкой двухзонного климат-контроля, встроенного навигатора или найти любимую радиостанцию не удастся даже самому искушенному в технике пользователю.

В интерьере добротные материалы, разумное количество декоративного хрома и алюминия. Ухватившись за рычаг коробки, радуешься его четким и коротким ходам. А вот с педалями не зала-

OPEL ASTRA

1,4 л, 140 л.с., 6-ступенчатая механическая коробка передач, комплектация Cosmo, опции, 828 400 руб.

дилось: перенести левую ногу со сцепления на площадку удается не сразу.

Молодости зачастую сопутствует некоторая доля эгоизма. Это присуще и «Астре». Задний диван лишь кажется просторным и уютным, а на самом деле колени седоков упираются в спинки передних сидений. Хорошо, что это единственное неудобство: над головами остается неплохой запас места. Спросите, ради чего было так притеснять задних пассажиров? За счет этого удалось получить внушительный объем багажника.

На фоне конкурента «Гольф» поначалу кажется представителем безликой массы. Но очень скоро начинаешь осознавать, что эту машину конструировали люди, проповедующие более взрослую систему ценностей. Зачем использовать нарочито спортивное, вычурное сиденье? Ведь кресло «Гольфа» хотя и плоское, простоватое на вид, а сидеть в нем не менее удобно.

Opel Astra

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Машину последнего поколения представили в конце 2009 года, продажи в России начали весной 2010-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (100, 115, 140 и 180 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- или 6-ступенчатая механическая; 6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Enjoy, Cosmo.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 569 900–786 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Хорошая плавность хода, великолепные тормоза, богатое оснащение.

– Малая тяга на низких оборотах, тесный задний диван.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,4** полная оценка по категориям в конце статьи

Современный стиль, яркий характер и немецкое качество – притягательное сочетание.

Ради чего экспериментировать с формой циферблатов, если есть простая, испытанная, а главное, удобная схема? А управление вторичными функциями – к чему городить кучу лишних кнопок? Разобраться с климатиком или магнитолой «Гольфа» сможет человек любого возраста, причем за считаные секунды.

С возрастом приходит жизненный опыт, отношение к окружающим меняется. Вот и «Гольф» к задним пассажирам относится с бóльшим дружелюбием, нежели «Астра». Просторный диван позволяет принять комфортную позу, запаса места в коленях хватит и весьма рослому пассажиру, да и над головой немало места.

И СТАР И МЛАД

Турбомотор «Астры» хотя и невелик по объему, но звучит, словно 5-литровый – басовитое ворчание, залихватский присвист турбины. Тянет неплохо, но к особенностям надо приноровиться. До 2500 раскручивается не бодро, однако потом подхватывает, включается турбина. С такой настройкой на обгонах придется чаще дергать рычаг коробки.

Еще один гаджет «Астры» – амортизаторы с переменной жесткостью FlexRide. В обычном, автоматическом режиме у машины отличная плавность хода и скромные крены в поворотах. Переводишь подвеску в режим «тур» –

Интерьер «Астры» придется по нраву тем, кто предпочитает современную моду и следит за техническим прогрессом.

К россыпи кнопок на консоли «Астры» быстро привыкаешь, но все же их количество кажется чрезмерным.

Недостаток красивых приборов «Астры» – плохая читаемость.

Volkswagen Golf

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль шестого поколения появился в конце 2008 года. Обладатель Гран-при «За рулем».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4; 1,6 и 2,0 л (102, 122 и 210 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5- или 6-ступенчатая механическая, 6- или 7-ступенчатая роботизированная DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trendline, Highline, GTI.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
612 000–1 165 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Прекрасная динамика и тормоза, выверенная управляемость.

(–) Скромное оформление салона, небольшой багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,6** полная оценка по категориям в конце статьи

Он – воплощение современной классики: продуман до мелочей, но яркостью не блещет.

и любая кочка сильно раскачивает машину. В «спорте» зажимаются амортизаторы, педаль газа и руль становятся чувствительными. Будет ли владелец пользоваться этими режимами? Полагаю, не часто.

Управляемость «Опеля» на высоте. В вираже «Астра» провоцирует давить на педаль все сильнее и сильнее. Легкий снос передней оси ничуть не пугает – под сброс газа машина охотно заныривает в поворот. Если переборщить со скоростью, автомобиль плохо реагирует на доворот руля, а на нажатие педали газа отзывается с опозданием.

В отличие от оппонента, «Гольф» в движении не столь крикливо ярок, но записывать его в старики не следует. У 1,4-литрового мотора TSI с турбонаддувом тяга что надо, хотя он и слабее опелевского на 18 сил. Свою долю в эти ощущения вносит роботизированная 7-ступенчатая коробка DSG с двумя сцеплениями: переключает передачи быстро и плавно. Лишь иногда в городской толчее хочется посетовать на некоторую нервозность коробки.

Нет у «Фольксвагена» и регулируемых амортизаторов. Но даже с обычной подвеской на плавность хода жаловаться не приходится. Хотя на трещины и стыки «Гольф» реагирует чуть жестче «Опеля».

Строгий и лаконичный интерьер «Гольфа» кто-то назовет скучным, а кто-то – правильным и удобным.

Начинка «Гольфа» немногим скромнее, чем у «Астры», а вот кнопок на консоли раза в два меньше и пользоваться ими сподручнее.

Приборы «Гольфа» и красивы, и функциональны. Наконец-то отказались от синей подсветки шкал, отныне она молочно-белая.

У «Астры» тесноватый задний диван. Над головой просторно, а вот для ног места маловато.

Багажник «Астры» неплох: приличный объем, правильная форма, ниши для мелочовки. Под полом скрывается докатка.

На заднем диване «Гольфа» просторно и уютно. Правда, забираться пассажирам трехдверной машины туда не с руки.

Багажник «Гольфа» заставляет вспомнить название машины: сюда легко войдет лишь сумка для гольфа.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	OPEL ASTRA 1,4 Turbo	VOLKSWAGEN GOLF 1,4 TSI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4419/1814/1510	4199/1786/1479
база	2685	2578
колея спереди/сзади	1544/1558	1540/1513
Объем багажника, л	370	350
Радиус поворота, м	5,7	5,5
Масса снаряженная/полная, кг	1373/1870	1241/1850
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	9,5
Макс. скорость, км/ч	205	200
Топливо/запас топлива, л	A95/56	A95/55
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	4,8/7,8/5,9	5,0/7,7/6,0
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1364	1390
Степень сжатия	9,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	103/140 при 4900 об/мин	90/122 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	200 при 1850–4900 об/мин	200 при 1500–4000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M6	A7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,82/2,05/1,3/0,96/0,74/0,61/–/3,55	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	4,18	4,44/3,23*
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/50R17	195/65R15

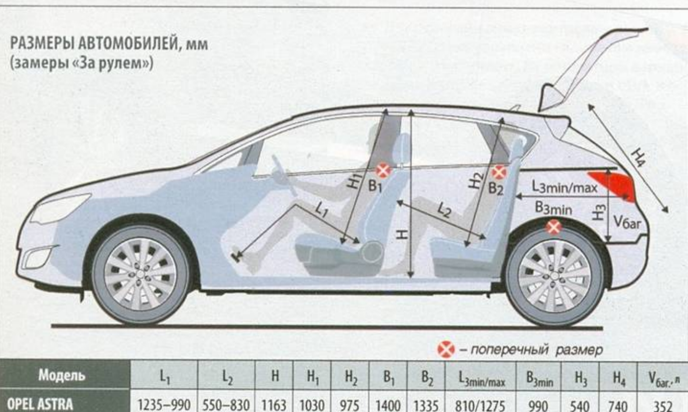
*I–IV передача/V–VII передача.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1455	1315
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	876 (60)/579 (40)	830 (63)/485 (37)
Дорожный просвет, мм	145	140*
Динамические качества		
Разгон, с:	1,2с; 2,5с; 4,9с; 7,4с; 11,4с; 15,8с; 22,5с; 31,5с; max 199,0 км/ч. Погрешность спидометра 10,0%	1,5с; 2,9с; 4,8с; 7,4с; 10,9с; 15,4с; 21,8с; 30,8с; max 197,7 км/ч. Погрешность спидометра 7,4%
Эластичность**		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV передача)	10,07	5,97
80–120 км/ч	15,06	8,18
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1624	1589
50–0 км/ч	707	729
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	38,3	41,32
замедление, м/с^2	10,1	9,3

*Стальная защита двигателя.

Эластичность у обоих двигателей хорошая. У «Опеля» ее мерили на одной передаче, у VW коробка DSG переключала их. Поэтому велика разница во времени.



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
OPEL ASTRA	1235–990	550–830	1163	1030	975	1400	1335	810/1275	990	540	740	352
VOLKSWAGEN GOLF	1210–995	580–835	1190	1050	970	1380	1335	765/1335	975	450	740	256

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
OPEL ASTRA	9	8	7	8	8	9	8	10	9	9	9	9	8	8	8	8,4
VOLKSWAGEN GOLF	9	9	8	9	9	8	9	10	9	8	8	9	8	8	8	8,6

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Управлять народным авто – удовольствие. Реакции на любые действия рулем адекватные. Там, где «Астра» на высокой скорости не хотела въезжать в поворот, «Гольф» прошел на одном дыхании.

Все это неспроста. Видно, больше сил и средств вложили в «Гольф», недаром трехдверный «фольц» в не самой богатой комплектации стоит почти столько же, сколько богато укомплектованная пятидверная «Астра». Для кого-то это может оказаться более весомым аргументом, чем психологическая и «возрастная» совместимость с автомобилем. **ЗР**

ПОСЛУЖНЫЕ СПИСКИ

В 1991 году на автосалоне во Франкфурте «Опель» представил «Астру F», которая заменила на конвейере «Кадет». Модель оказалась весьма успешной, и в 1997 году появилась машина второго поколения – «Астра G». На ней впервые в компакт-классе применена задняя подруливающая подвеска. Третье поколение вышло свет в 2004 году.

«Астру» в мире продавали под разными марками и именами. В Англии она получила название «Воксхолл-Астра», в Австралии – «Холден-Астра», в Америке – «Сатурн-Астра». Были и другие имена: «Шевроле-Астра», «Шевроле-Вектра». Некоторое время «Астру G» собирали даже в России – под именем «Шевроле-Вива».

«Фольксваген-Гольф» старше. Первая машина дебютировала еще в 1974 году. Ее название не связано с игрой, автомобиль нарекли так в честь течения Гольфстрим. Модель стала одной из самых продаваемых в мире, у нее уже шесть поколений. В 2003 году власти Вольфсбурга, где расположен завод «Фольксваген», особым указом на две недели… переименовали свой городок в Гольфсбург!

В США и Канаде у «Гольфа» было имя «Рэббит», а в Латинской Америке – «Кариб».

Денис Арутюнян: «Яркая, эмоциональная «Астра» и взвешенный, продуманный «Гольф» – словно две стороны одной монеты. И если сложить их черты вместе, а потом разделить пополам, получится идеальный автомобиль».

Спорт-сити

Исследовательский центр КИА и «Хёндай» – учреждение повышенной секретности. Но Владимир Соловьев сумел проникнуть туда, чтобы среди первых порулить образцом нового поколения.

Вседорожник «Спортидж» стал длиннее, шире и одновременно ниже предшественника образца 2004 года, выглядит поджарым и спортивным, настроенным на скорость. Как и раньше, он построен на совместной с «Хёндай» платформе, с одинаковыми двигателями и трансмиссией. Начальные комплектации базируются на 2-литровых двигателях собственной разработки – бензиновом и дизельном. Маркетологи фирмы считают, что дизель такого объема станет наиболее популярным среди покупателей в Европе. Мотор понравился: работает как-то солиднее, не требуя раскручивания под 5000 об/мин, без которого бензиновый собрат не может показать всех своих достоинств. Хотя в наборе скорости искровой мотор резвее.

Оба двигателя агрегатируются с компактной 6-ступенчатой автоматической коробкой – удачным плодом усилий корейских инженеров. Есть и вариант с ручной 5-ступенчатой, но прокатиться на нем не удалось. Автомат работает четко, переход с передачи на передачу плавный и практически незаметный. Динамика вполне достаточная для трассы и более чем – для городского движения. При сбросе газа трансмиссия плавно сдерживает движение, переходя на пониженные передачи.

К концу этого года к 2-литровым моторам добавятся 115-сильный 1,7-литровый дизель и 140-сильный бензиновый объемом 1,6 л (на нем конструкторы КИА впервые применили непосредственный впрыск топлива). С этими моторами будет предложена и система «стоп-старт»: она автоматически отключает двигатель при остановке и мгновенно пускает его при включении первой передачи.

У элегантного «Спортиджа» в зависимости от пожелания хозяина может быть передний привод или полный. Конечно, это не полноценный вседорожник (клиренс – всего 172 мм), но для тех, кто выезжает за пределы шоссе, лишняя пара ведущих может оказаться полезной. Вместе с тем есть оснащение и для экстремальной езды – ограничитель скорости на крутых спусках, а также

В дизайне панели приборов заметны мотивы «улыбки тигра», небольшой трехспицевый руль придется по душе любителям быстрой езды.

Двухзонный климат-контроль – опция. Слева от блока управления климатом кнопка системы «стоп-старт». В стандартном варианте аудиоцентр объединяет радио и CD/MP3-плеер с гнездами подключения USB и iPod.

По объему багажника, равному 564 л, «Спортидж» – один из лидеров в своем классе. Сложив спинки сидений, приплюсуем еще 800 л. А ровный пол облегчает загрузку.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA Sportage 2,0 бенз.	KIA Sportage 2,0 диз.
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4440/1855/1635	
база	2640	
колея спереди/сзади	1614/1615	
Объем багажника (VDA), л	564/1353	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	1450	1525
Полная масса, кг	2030	2140
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	11,3
Макс. скорость, км/ч	180	
Топливо	А95	ДТ
Запас топлива, л	55	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,6	5,7
Двигатель		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, $см^3$	1998	1995
Мощность, кВт/ л.с.	120/163	100/136
при об/мин	6200	4000
Крутящий момент, Н·м	194	304
при об/мин	4600	1800–2500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/70R16	

Новый KIA Sportage – кроссовер, в котором доминирует стиль.

устройство, облегчающее старт в гору (оно не дает автомобилю скатиться в течение нескольких секунд). Есть и блокировка межосевого дифференциала, включающаяся на скоростях до 40 км/ч.

Полноприводные версии доступны только с 2-литровыми двигателями, дизельным и бензиновым. Удел более слабых и экономичных моторов – передний привод. Но в Европе моноприводные кроссоверы весьма распространены и выигрывают в объемах продаж. Учитывая, что европейские рынки приоритетны для «Спортиджа», который и собирать-то будут в Словакии, предложение выглядит весьма разумным. Но такой «Спортидж» становится безоговорочным горожанином.

Что же мне понравилось в машине больше всего, помимо стильного внешнего вида и уютного удобного салона? Пожалуй, руль и грамотная работа его электроусилителя, разумно «тяжелящего» рулевое колесо для точного движения на скорости и, наоборот, «расслабляющего» при маневрировании на парковке.

Впрочем, у каждого свой взгляд на машину, кому-то, возможно, по душе придется что-то другое. Но уверен – новый «Спортидж» не разочарует ни в городе, ни за его чертой. **ЗР**

Питер ШРАЙЕР (Peter Schrayer), главный дизайнер «КИА моторс», до 2006 года руководил дизайном марок «Ауди» и «Фольксваген»:
– Новый «Спортидж» выглядит ярким и энергичным, его ни с чем не спутаешь – бренд узнается безошибочно. Он воплощает найденный КИА образ визуальной динамики, удачно впитавший основные черты вседорожника. Все эти качества мы облекли в обтекаемый, дружественный к городской среде дизайн, который привлечет покупателей во всем мире. Третье поколение «Спортиджа» объединило в себе все ключевые черты нового фирменного дизайна КИА.

Легкоатлет

За что выбирают «Ладу-Калина Спорт»? Сергей Мишин искал ответ за рулем этой машины и в разговорах с владельцами «подогретых» моделей. Фото автора.

Она даже выглядит по-другому. Бамперы агрессивного вида разрушили мягкий силуэт стандартной «Калины». Благодаря заниженной на 20 мм подвеске машина припала к земле, а крупные колеса с шинами 190/55R15 заполнили пустоту арок. Того и гляди, при торможении покрышки начнут скрести по кромкам крыльев – но нет, даже при самом интенсивном замедлении резина до металла не достает.

Аэродинамический «отрывной» спойлер над пятой дверью – будто кепка, нахлобученная козырьком назад. Проку от нее, может, и немного, но принадлежность к классу обозначает.

Мотор бодрый, если не включать кондиционер. Но для настоящего спорта этого мало, мало… Хот-хэтчу нужна реальная «зажигалка», способная крутиться тысяч до восьми, а ускорение под победный рев выпускной системы должно выдуть из головы все мысли о пресном салоне. Здесь же разгон настолько неспешен, что взгляд начинает блуждать по унылому серому

Внешних отличий не так много: бамперы, большие колеса да спойлер над задней дверью. Но воспринимается автомобиль уже иначе.

Унылую серость салона не в состоянии оживить ни сиденья с двухцветной обивкой, ни накладки педалей из полированного металла.

Светлые ободки приборных шкал – особенность модификации «Спорт». Новое рулевое колесо взамен штатного владелец установил сам.

Рецепт горячего хэтчбека хорош тем, что на пассажирах не приходится экономить: спортивность не доминирует над практичностью.

Одно из достоинств мелкосерийной «Калины» – сиденья с неплохим профилем и развитой боковой поддержкой.

пластику панели, дверей и обивке сидений. Ярким пятном светятся только контрольные лампочки в комбинации приборов, которую от стандартной отличают обведенные светлым шкалы.

К слову, в начале производства ориентировались на то, что почти все «подогретые» «Калины» будут комплектоваться скромным мотором 1,4 л. Но спрос на машины с двигателем увеличенного объема все же больше.

«Тележка» «Калины Спорт» достойна похвалы. Уверенная перекладка влево-вправо, сброс газа... Это уже намек на горячий хэтчбек! Плотная подвеска позволяет машине цепко держаться за дорогу, но при этом не превращает ее в костотряс даже на дорожных рытвинах и ухабах. Тому помогают укороченные пружины, газонаполненные амортизаторы и цепкая резина Pirelli Cinturato P6. У руля хорошая информативность, его больше не нужно вращать и вращать, как в обычных «ладах»: от упора до упора более трех оборотов. Машина четко держит курс на прямой, точно откликается на действия баранкой и надежно прописывает повороты с минимальными кренами.

За спицами легкосплавных 15-дюймовых колес тормозные диски увеличенного диаметра.

Тормоза хороши не только эффективностью, но и «прозрачностью» привода. Несмотря на отсутствие ABS, легко добиться интенсивного замедления на грани блокировки колес. Заглянул за переднее колесо – сквозь спицы видны увеличенные тормозные диски. Задние механизмы такого же типа: диски от «Самары» обнимают суппорты TVR.

И все же «Калина-Спорт 1,6» не горячий хэтчбек, а добротно скроенный «люкс». Если добавить мотору «лошадей», то содержание станет ближе к форме. ЗР

СЛОВО ВЛАДЕЛЬЦУ

После продажи «Ауди-А4», на которой намотал 200 тыс. км, в кризисные времена задумался об экономии средств. Тщательный анализ рынка привел за руль «Калины Спорт 1,6». Машина устраивает почти всем. За 20-тысячный пробег претензий не возникло. Но коробка передач шумновата, хотя понимаю – для вазовских машин это нормальный уровень. Планирую поменять КП на иную, с главной парой 3,9 («Калину Спорт 1,6» выпускают с парами 3,7 и 3,9). Потом займусь мотором. Сейчас он чрезмерно задушен в угоду экологии. Еще стоит, думаю, увеличить кастер и тщательно отрегулировать «колдун»: при интенсивном замедлении задние колеса блокируются раньше передних.

Эффект широких плеч

На самом мощном, 8-цилиндровом «Порше-Кайен» мы уже поездили (см. ЗР, 2010, № 7). Теперь фирма готова предложить в России базовые бензиновую и дизельную версии. Возможности обеих раскрывал на немецких автобанах Михаил Гзовский. Фото автора и «Порше».

В день теста мне повезло: футбол, Германия – Сербия. Казалось, вся страна прилипла к телеэкранам: дороги пустовали! И все равно времени, чтобы оценить длинный список нововведений по сравнению с машиной прошлого поколения, – в обрез. По уверению «Порше», «Кайен» второго поколения стал легче почти на 200 кг, просторнее, вместительнее, экономичнее… То есть лучше во всем?!

Оба двигателя, о которых пойдет речь, – модернизация моторов предыдущего поколения «Кайена». Их же (с небольшими изменениями) устанавливают на «Порше-Панамера» и «Фольксваген-Туарег».

Завожу бензиновую машину. Мощность V-образной «шестерки» увеличили с 290 до 300 л.с., момент вырос с 385 до 400 Н·м. Для города такой арсенал более чем достаточен, констатирую я, подкатываясь к первому светофору. В следующий миг мотор глохнет... Спокойствие! Просто в работу вступила функция выключения двигателя в режиме принудительного холостого хода (например, при движении под гору). Ее дополняет система Auto Start Stop, выключающая мотор на остановках и пускающая его, как только водитель убирает ногу с педали тормоза. Признаться, вскоре чириканье стартера на каждом углу надоедает. Но чего не сделаешь ради снижения расхода топлива и выброса CO_2! Ведь потребление бензина в городе с прежних 18,3 л на сотню упало до 13,2 л.

В базовой версии «Кайен» оснащают 6-ступенчатой механикой, но все более дорогие комплектации идут с новым 8-ступенчатым автоматом Tiptronic S. Две «лишние» передачи – повышающие, они снижают обороты мотора на 20%. На автобанных скоростях это означает уменьшение шума и, естественно, дополнительную экономию до 1,8 л топлива на 100 км пробега. Коробка работает незаметно и очень быстро – время переключений сокращено на 0,15 с.

Положа руку на сердце, признаем: владельцу «Порше» важна не только

Новый «Кайен» визуально компактнее предшественника. Но он длиннее на 48 мм, а база выросла на 40 мм.

экономичность. Какие же эмоции рождает базовый, 300-сильный «Кайен»? На мой взгляд, он подойдет приверженцам умеренно активного стиля вождения.

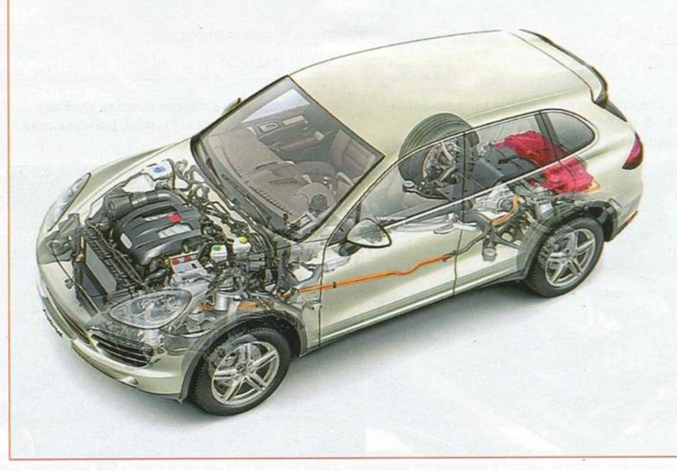
К слабым сторонам отнесу грустные нотки в звуке мотора и посредственную эластичность, особенно заметную в сравнении.... с менее мощным, 240-сильным собратом. Парадокс, но поршевского в дизельном варианте больше, чем в бензиновом!

Перевес в 150 Н·м позволяет дизельному «Кайену» выстреливать на обгонах гораздо эффектнее. И чем выше скорость, тем разница заметнее. Любопытно, что дизельный мотор оказался и более тихим. Первую сотню обе машины разменивают одинаково – за 7,8 с. О расходе топлива мы договорились больше не упоминать... но загляните в таблицу!

Постоянный полный привод с самоблокирующимся дифференциалом ставят лишь на дизельную и гибридную версии, остальные машины довольствуются электромагнитной муфтой, подключающей передние колеса. Отныне у «Кайена» нет понижающей передачи, так что игры с серьезным бездорожьем заканчиваются. Впрочем, так хотели мы с вами – потенциальные покупатели. Опросы фирмы показали, что для клиентов важнее тяговые

CAYENNE S HYBRID

Первый гибридный «Порше» в истории фирмы (не считая Lohner Porsche Semper Vivus образца 1900 года, который считается первым в мире гибридным авто) – это бензиновая компрессорная «шестерка» объемом 3,0 л (245 кВт/333 л.с.), синхронный электродвигатель (34 кВт/47 л.с.), никель-металлогидридный 288-вольтовый аккумулятор. Суммарная мощность системы – 279 кВт/380 л.с., а максимальный крутящий момент достижим уже при 1000 об/мин и составляет 580 Н·м. Автомобиль с так называемым параллельным полным гибридным приводом позволяет выбрать режим движения только на электротяге – на небольшое расстояние и на скорости до 60 км/ч. В режиме *Boost* задействованы оба мотора, благодаря чему «Кайен» разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с. При движении с отпущенной педалью газа на скорости до 156 км/ч электроника глушит двигатель внутреннего сгорания и размыкает трансмиссию. Выброс CO_2 гибридным «Кайеном» не превышает 193 г/км, а расход бензина в городе – не более 8,7 л/100 км.



Интерьер навевает ассоциации с «Порше-Панамера».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Porsche Cayenne 3,0	Porsche Cayenne 3,6
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4846/1939/1705	
база	2895	
колея спереди/сзади	1655/1669	
Дорожный просвет	н.д.	
Радиус поворота, м	н.д.	
Объем багажника, л	670	
Снаряженная масса, кг	2100	2030
Полная масса, кг	2860	2800
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8	
Макс. скорость, км/ч	218	230
Топливо/запас топлива, л	ДТ/85	А98/85
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	6,6/8,7/7,4	8,0/13,2/9,9
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	
Рабочий объем, см^3	2967	3598
Степень сжатия	16,8	11,7
Мощность, кВт/л.с.	176/240	220/300
при об/мин	4000–4400	6300
Крутящий момент, Н·м	550	400
при об/мин	2000–2250	3000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А8	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	независимая многорычажная*	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	255/55R18	

*За доплату – пневматическая.

Характерный «парад планет» на приборной панели эргономически безупречен.

Монитор отныне в верхней части консоли – так меньше отвлекаешься от дороги.

Porsche Cayenne V6 – великолепная управляемость и достаточная мощность при высокой экономичности.

Стартовая цена «Кайена» с бензиновым V6 – 3 103 000 рублей. За дизельную машину просят минимум 3 135 000 рублей.

Восходящая к панели консоль удобна: на ней управление климатом, трансмиссией и подвеской.

возможности, проходимость на песке, простор в салоне и, конечно, визуальная составляющая – в «Порше» учли все пожелания.

Москва. Садовое кольцо замкнулось в бесконечной пробке. С интересом разглядываю встречный поток. На пятикилометровом маршруте насчитал десяток «кайенов», пока еще прошлого поколения. Удивительно, но в восьми из них за рулем красовались девушки. «Мощь осанки подчеркивают более выразительные задние крылья. Они струятся к задней части и усиливают эффект широких плеч, характерный для всех моделей «Порше», – гласит пресс-релиз. Мужчины выбирают этот «Порше» за ездовые качества, а слабый пол, вероятно, за внешность. Ведь каждая хочет оказаться под защитой широких плеч. ЗР

NISSAN QASHQAI+2
2 л, 141 л.с., вариатор, комплектация LE+, 1 204 000 руб.

Рыболов, охотник и турист

HYUNDAI ix35

Дизель, 2 л, 184 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Comfort, 1 335 000 руб.

HONDA CR-V

2 л, 150 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Elegance, 1 195 000 руб.

В классе компактных кроссоверов выбор огромен и спрос немал, поэтому каждая новинка вызывает пристальное внимание. Дебютанта «Хёндай-ix35» с обновленными «Ниссаном» и «Хондой» свел Сергей Канунников. Фото Александра Батыру.

Несмотря на массовую страсть к подобным автомобилям, название им толком так и не придумали. Вседорожники, «паркетники», кроссоверы… А может, просто полноприводные универсалы? Суть, впрочем, не в терминах. Эти автомобили вызывают ассоциацию с магазинами «Рыболов – охотник – турист». Их ассортимент рассчитан в основном на любителей, к тому же горожан, бóльшую часть времени проводящих в каменных, а не иных джунглях. Таковы и владельцы полноприводных кроссоверов.

ПОД ОРАТОРИЮ ДИЗЕЛЯ

Раньше корейские автомобили упрекали в невыразительности облика. Ныне желание стилистов реабилитироваться порой принимает гипертрофированные формы. «Хёндай-ix35», безусловно, задерживает взгляд причудливо изломанными поверхностями кузова да и интерьера. Результат: неудобно усаживаться на переднее сиденье, а на заднее – еще неудобнее, обзорность из-за низких окон и сильно заваленных во имя «спортивности» стоек посредственная. Средняя часть панели приборов напомнила музыкальные центры середины 1990-х. Впрочем, поскольку новое – сплошь да рядом подзабытое старое, молодежи, не обремененной лишним опытом, такой стиль, возможно, понравится. Справедливости ради скажу: претензий к эргономике машины не возникло – все понятно и логично. Вообще, автомобили этого класса – символы уходящего мира, существовавшего по принципу необходимости и достаточности: есть практически все удобства, но еще без заумных «четырехэтажных» компьютерных меню так называемого бизнес-класса.

Продолжение корейского молодежного стиля – передние кресла для субтильных. Спинка еще куда ни шло, а подушка коротенькая, узенькая и плоская. Это сиденье, скорее, из недорогого автомобиля компакт-класса, только кожаное. Сзади – в длину запас приличный, но подушка дивана низковата. У туристов в дальнем путешествии довольно скоро затекут ноги. Багажник отнюдь не велик. Для городской жизни достаточен, а рыболова и охотника заставит перед поездкой внимательно пересмотреть поклажу с целью оставить не самое необходимое дома.

Но каков мотор! Двухлитровый дизель выдает 184 л.с., притом энергично и даже бурно. Водителя вжимает в спинку с неожиданным для машины такого класса усилием. Коробка тоже настроена толково. Трудно представить ситуацию (конечно, в рамках разумного), когда динамики «Хёндай» может не хватить. Вот только все это приправлено заметным шумом. При резком разгоне

Помимо блокировки трансмиссионной муфты, у «Хёндай» есть устройство подтормаживания на спуске.

Приличная магнитола, раздельный климат-контроль, обогрев не только заднего, но и переднего стекла. С набором все в порядке.

Картинка, транслируемая задней камерой на зеркало, мелковата, но все равно опция полезная.

Hyundai ix35

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль с задним или полным приводом, сменивший модель «Туссан», стартовал в 2010 году.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 2 л (150 л.с.), дизельные, 2 л (136 и 184 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая (с дизелем – только автомат).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Comfort, Style, Prestige.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
899 900–1 335 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отличный разгон, тяговитый двигатель.

– Небольшой багажник, раскачка на неровностях, не самые информативные тормоза.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Молодежный дизайн, вполне «взрослый» дизель и невышколенная подвеска – не очень гармоничное сочетание.

злобно рычит двигатель. На высоких скоростях нудит дуэт шин и шершавого подмосковного асфальта.

По шасси ix35 напоминает старшего брата – «Хёндай-ix55». Поначалу машина кажется вполне комфортной. Мелкие неровности подвеска скрадывает, однако на крупных машина раскачивается во всех измерениях, особенно растрясая задних пассажиров. При таком поведении спокойная, неострая реакция на руление не удивляет, а, пожалуй, дополняет уже сложившийся образ небольшого полноприводного автомобиля для неспешной жизни, городской и пригородной. Езди и радуйся заметной, неординарной внешности и, конечно, яркому дизелю.

Дисплей не сказать что большой, но симпатичный. Вот только навигация, к сожалению, оплошала.

Крыша в «Ниссане» замечательная. Было бы еще расстояние от нее до подушек сидений побольше...

В «Кашкае» три режима трансмиссии. Блокировку можно включить, лишь остановившись.

Nissan Qashqai+2

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Производство кроссовера с передним или полным приводом начали в конце 2006-го. С 2008 года выпускают также 7-местную версию Qashqai+2. В 2010-м автомобиль обновили.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 2 л (115 и 141 л.с.), на полноприводной версии – только 2 л.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая, вариатор, с мотором 1,6 л – только механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
XE, SE, SE+, SV, SV+, LE+.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
753 000–1 128 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отменные тормоза, два дополнительных пассажирских места, комфортная на ровной дороге подвеска.

– Вялое ускорение, высокие задние сиденья, подвеска очень не любит неровностей.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 7,9 полная оценка по категориям в конце статьи

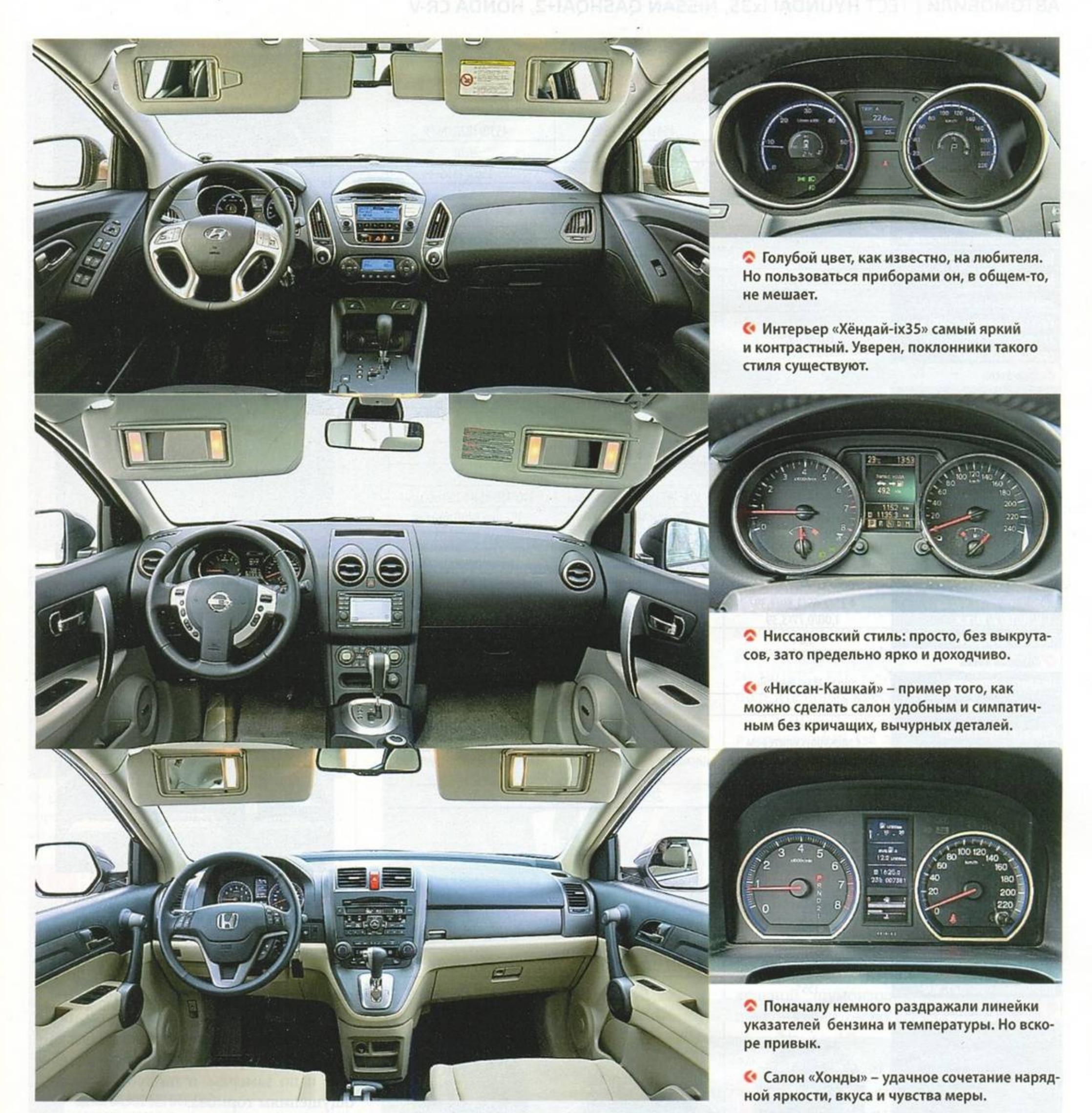
Среди обычных легковых автомобилей – кроссовер. Но среди кроссоверов – один из самых легковых.

ТУРИСТ – ЛЮБИТЕЛЬ АВТОСТРАД

Плюс два – это плюс? Дачникам да и туристам-рыболовам-охотникам удлиненный «Ниссан-Кашкай», несомненно, понравится – места в нем больше, нежели в стандартном. Впрочем, багажник и у него невеликий, а два «стульчика» вдохновят на путешествие в нем разве что детей.

В салоне вроде бы просторно, но красивый прозрачный потолок уж больно близко к голове водителя. Ну а сзади коллега среднего роста, сейчас «работающий» пассажиром, почти упирается макушкой. Нужно бы даже не потолок поднять, а опустить подушку.

Водительское кресло сделано из двух частей, словно взятых от разных машин. Очень приличная спинка, в которую тело ложится легко и удобно, состыкована с коротенькой плоской подушкой. Зато, как обычно в тестовых



Голубой цвет, как известно, на любителя. Но пользоваться приборами он, в общем-то, не мешает.

Интерьер «Хёндай-ix35» самый яркий и контрастный. Уверен, поклонники такого стиля существуют.

Ниссановский стиль: просто, без выкрутасов, зато предельно ярко и доходчиво.

«Ниссан-Кашкай» – пример того, как можно сделать салон удобным и симпатичным без кричащих, вычурных деталей.

Поначалу немного раздражали линейки указателей бензина и температуры. Но вскоре привык.

Салон «Хонды» – удачное сочетание нарядной яркости, вкуса и чувства меры.

машинах, – кожа! А нельзя что-нибудь попроще, но поудобнее?

Дизайнер, создававший салон «Ниссана», – антипод творца интерьера «Хёндай». Здесь все строго, без кричащего блеска и напускной оригинальности. Модернизированную машину лишили аляповатого дисплея, вырастающего из приборной панели ранних «кашкаев». Облик панели собраннее и гармоничнее. На вид материалы отделки богаче, нежели на ощупь. Ну что же, не будем лишний раз давать волю рукам. В органах управления нет откровений, что с точки зрения эргономики только плюс.

В «Кашкае» есть даже навигация, правда, с сюрпризами. В тестовом пробеге она вдруг самостоятельно начала маршрут от точки, которую покинули полчаса назад. Причем настойчиво продолжала свое путешествие, даже когда машина прочно встала в пробке. Перезагрузка навигации не помогла. Стало интересно – догонит ли стрелочка автомобиль? Догнала-таки!

Зато у «Ниссана» с его немудреным дизайном самая хорошая обзорность и удобный вход-выход. Особенно на фоне «Хёндай».

Но уж мотор тут, конечно же, слабее: при обгонах на узком шоссе хватает еле-еле. Нажав педаль в пол, слышишь заунывный вой вариатора, стрелка тахометра зависает около 6500 об/мин, а ускорение все равно плавное. В нерв-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	HYUNDAI ix35	NISSAN QASHQAI+2	HONDA CR-V
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4410/1820/1660	4541/1780/1645	4530/1820/1675
база	2640	2765	2620
колея спереди/сзади	1591/1592	1540/1550	1565/1565
Объем багажника, л	591	450	524
Радиус поворота, м	5,3	5,5	5,5
Масса снаряжен./полная, кг	1601/2140	1583/2215	1533/2080
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	11,7	12,2
Максим. скорость, км/ч	194	180	177
Топливо/запас топлива, л	А95/58	А95/65	А95/58
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,0/9,1/7,1	6,8/10,7/8,2	6,7/10,9/8,2
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1995	1997	1997
Степень сжатия	16,0	10,2	10,5
Мощность, кВт/л.с.	135/184 при 4000 об/мин	104/141 при 6000 об/мин	110/150 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	392 при 1800–2500 об/мин	196 при 4800 об/мин	192 при 4200 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	А6	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,25/2,65/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	2,35–0,39/1,75*	2,79/1,68/1,13/0,77/0,59/–/2,00
Главная передача	3,04	6,47	4,50
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/60R17	215/60R17	225/65R17

**Диапазон вариатора/задний ход.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	HYUNDAI ix35	NISSAN QASHQAI+2	HONDA CR-V
Снаряженная масса, кг	1681	1640	1594
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1031 (61)/650 (39)	937 (57)/703 (43)	905 (57)/689 (43)
Дорожный просвет, мм	155*	200	175*
Динамические качества			
Разгон, с:	1,4с; 2,7с; 4,5с; 7,0с; 10,4с; 14,8с; 21,2с; 29,5с; 48,5с; max 193,3 км/ч. Погрешность спидометра 4,0%	1,6с; 3,7с; 6,2с; 9,4с; 13,7с; 19,7с; 29,1с; 47,6с; max 174,5 км/ч. Погрешность спидометра 5,0%	1,6с; 3,7с; 6,0с; 9,3с; 13,3с; 19,5с; 28,4с; 41,0с; max 173,0 км/ч. Погрешность спидометра 4,9%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	5,8	7,1	7,4
80–120 км/ч (D)	7,6	9,8	9,9
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1379	1429	1462
50–0 км/ч	685	563	677
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	42,6	38,5	42,5
замедление, м/с²	9,1	10,0	9,1

**Со стальной защитой двигателя.*

Багажник «Хёндай» при неубранных сиденьях совсем небольшой. А в таком виде, разумеется, просторный.

В задней части просторного багажника «Кашкая+2» – небольшие, скорее детские сиденья.

В «Хонде» самый большой багажник при неразложенных задних сиденьях.

ном, рваном городском потоке помогает ручной режим, однако необходимость то и дело дергать рычагом, поддерживая высокие обороты, быстро утомляет. В противовес этому – отменные и по замерам, и по субъективным ощущениям тормоза.

На ровной автостраде «Кашкай» вполне комфортен: подвеска не докучает жесткостью, с честью принимает отдельные выбоинки и редкие перекаты. Но чем чаще они появляются, тем быстрее машина требует пощады. Задок начинает сильно раскачиваться, передок порой откровенно пропускает удары.

Пожалуй, пора сбавить скорость, вновь свернуть на хорошее шоссе и там, не мучая ни мотор, ни подвеску, наслаждаться плавностью хода и тишиной в салоне.

Оригинальный рычаг-скобу ручного тормоза воспринимаешь как выпендреж, но пользоваться им вполне удобно.

В «Хонде» самое простое, без затей и наворотов, управление трансмиссией.

Honda CR-V

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в 1995 году. Нынешнее поколение стартовало в 2006-м. В 2010-м машину немного обновили. Выпускают с полным приводом.

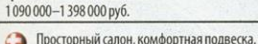
ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 2 и 2,4 л (150 и 166 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 6-ступенчатая, автоматическая 5-ступенчатая (с мотором 2,4 л – только автомат).

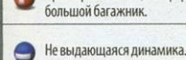
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Comfort, Elegance, Executive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 090 000–1 398 000 руб.

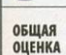
РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА



Просторный салон, комфортная подвеска, большой багажник.



Не выдающаяся динамика.



ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,6** полная оценка по категориям в конце статьи

Пусть не самый вседорожный, но очень гармоничный, по-настоящему комфортный автомобиль.

ИСКУССТВО БЫТЬ СОБОЙ

В «Хонде CR-V» нельзя менять настройки трансмиссии и даже переключать передачи вручную. Нет ни такого задорного мотора, как у «Хёндай», ни двух дополнительных кресел, как в «Ниссане».

Зато есть неброский, но нарядный и просторный (за заднюю часть – безусловно высший для такого класса балл) салон, в котором появляется даже некое минивэновское ощущение, и кресло, с первого мгновения дарящее такое чувство, будто жил в нем всегда! Да и багажник отменного объема – на радость любителям взять с собой всего и побольше.

В разгоне «Хонда» выигрывает у «Ниссана» немного, передач у нее меньше, но субъективно автомобиль кажется резвее – отчасти благодаря прекрасной шумоизоляции. Машина тише конкурентов во всех режимах – это,

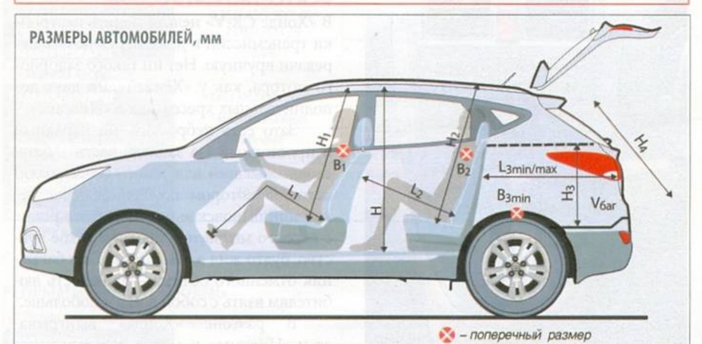
ПРОХОДИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА!

Возможности преодоления относительного бездорожья у автомобилей близки. Трансмиссия «Хёндай-ix35» – с автоматически подключаемыми задними колесами и блокируемой межосевой муфтой. Дорожный просвет спереди невелик – 155 мм, но это под мощной стальной защитой. В базе и в задней части самая низкая точка – выпускная труба, под ней 200 мм.

В «Ниссане» есть режим *2WD* – подключены лишь передние колеса. Эта возможность, вероятно, адресована самым экономным. Более универсален вариант *Auto* – задние колеса подключаются при необходимости. Как и в «Хёндай», есть блокировка межосевой муфты. У «Кашкая» самый большой клиренс: спереди – 200 мм (правда, под хилым пластиковым кожухом), в базе – 210 мм под резонатором системы выпуска и 200 мм под задним подрамником.

У «Хонды CR-V» нет блокировок, а вот дорожный просвет вполне приличный: под стальной защитой двигателя и резонатором в базе – 185 мм, под задним подрамником – 210 мм.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
HYUNDAI ix35	945–1185	665–900	1230	1030	980	1460	1390	900/1880	1015	400	880	316
NISSAN QASHQAI+2	940–1190	655–885	1240	1000	950	1430	1380	1020/1990	1090	365	840	356
HONDA CR-V	905–1090	680–915	1240	1075	970	1445	1415	900/1665	1010	545	955	412

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
HYUNDAI ix35	8	8	8	7	9	7	10	8	7	7	7	8	8	8	9	7,9
NISSAN QASHQAI+2	8	8	8	8	7	9	7	9	8	8	8	8	8	8	7	7,9
HONDA CR-V	9	8	9	9	10	9	8	8	9	9	9	8	8	8	8	8,6

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

несомненно, оценят туристы в дальнем путешествии.

Вроде и динамика не самая выдающаяся, и кузов большой и высокий, а есть в «Хонде» некая задорная легкость. Это, видимо, еще и потому, что автомобиль легко и четко слушается руля, в поворотах кренится лишь чуть. Даже если постараться и резким докручиванием руля увести «Хонду» в повороте с нормальной траектории, вернуть машину на место легко. Показалось даже, что она иронизирует: «Ну что, наигрался?».

Безоговорочно выигрывает CR-V и в плавности хода. На «тарированных» тестовых кочках, где «Хёндай» кренился и раскачивался, а подвески «Ниссана» нервно и громко возмущались, «Хонда» предотвращает и сглаживает все конфликты – грамотно настроенный автомобиль ладит с российскими дорогами. Вот те на – задний пассажир-то, оказывается, задремал! Тоже неплохой тестовый показатель.

Кроссоверы на настоящем бездорожье бессильны, палатку, надувную лодку и мотор для нее уложишь не в каждый. А еще эти автомобили не очень экономичны и для мегаполиса немного громоздки. С этим можно, конечно, смириться во имя страсти к дальним путешествиям – порой по не самым хорошим дорогам. Главное, чтобы в сочетании отчасти противоречивых качеств была гармония. Впрочем, это относится не только к автомобилям. **ЗР**

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ (разгон 0–100 км/ч, замеры ЗР)

Модель	Уровень шума, дБА
HYUNDAI ix35	71,3
NISSAN QASHQAI+2	70,6
HONDA CR-V	69,5

Сергей Канунников: «Не будучи зараженным сильно распространившимся вирусом любви к кроссоверам, я всегда тяготел к более приземистым и собранным на ходу автомобилям, но во время теста отчасти изменил отношение к представителям этого класса. По крайней мере, к некоторым».

Вечная молодость

Нынче принято: спустя три-четыре года после дебюта автомобиль подвергают рестайлингу, а еще через два-три года отправляют на пенсию. «Фольксваген» отошел от этого правила: на девятом году жизни «Турана» представил не новую, а обновленную версию. С долгожителем знакомился Юрий Тимкин. Фото автора.

В девяти случаях из десяти обновление сводится к легкой ретуши передка – сразу его и не разглядишь, этот рестайлинг. К «Турану» сказанное не относится: с прежним компактвэном практически ничего общего. А самое интересное – полностью (редчайший случай!) изменен дизайн задней части кузова. Фонари, бамперы, даже форма и размер стекла пятой двери – все другое.

«Фасадом» нынешний «Туран» напоминает «Гольф» последнего поколения. В общем, после пластической операции вэн стал выглядеть куда свежее и солиднее. Настолько, что кажется: это новая, а не рестайлинговая машина.

Коэффициент аэродинамического сопротивления модернизированного «Турана» снижен до 0,29 – очень хороший показатель для хэтчбека гольф-класса, а уж для компактвэна и вовсе выдающийся. Обтекаемый кузов помог снизить аэродинамические шумы и, главное, расход топлива. Утверждают, что базовой версии бензина отныне требуется на 27% меньше. Справедливости ради – мотор на этой версии новый: место уставшего 1,6-литрового 102-сильного атмосферника заняла современная наддувная «четверка» объемом 1,2 л и мощностью 105 л.с.

Но сейчас в моем распоряжении иная модификация – с 1,4-литровым 140-сильным наддувным двигателем. «Снизу» тяги маловато, однако уже с 1500 об/мин машина готова лихо ускориться даже в горку. А у этого двигателя есть еще и 170-сильная версия!

По управляемости «Туран» мало чем отличается от «Гольфа», на платформе которого базируется. А вот к длинноходным педалям сцепления и в особенности к тормозам пришлось приноравливаться. Ходовая часть машины конструктивно не изменилась. Однако за доплату теперь предлагают адаптивную подвеску DCC, которая оценивает качество дорожного покрытия и подстраивает под него характеристики амортизаторов – индивидуально для каждого колеса. Помимо автоматического режима (оптимального, на мой взгляд), есть *Sport* и *Comfort*. Включают их клавишей под центральной консолью.

Консоль эта, кстати, получила новый блок мультимедийной системы. Возросли яркость и разрешение цветного сенсорного экрана, но сосредоточенные по периметру клавиши мелковаты. Особенно те, что помогают прокручивать радиостанции. У обновленного «Турана» иной руль и белая подсветка приборов вместо вызывавшей немало нареканий ярко-синей. В остальном салон прежний: просторный, хорошо отделанный, эргономически выверенный,

Хотя «Туран» уже немолод, глубокая модернизация позволит ему еще несколько лет на равных соперничать с более юными одноклассниками.

Сзади обновленный автомобиль совершенно не похож на дорестайлинговый.

Как и раньше, базовый «Туран» – пятиместный. Два «багажных» кресла предлагают за доплату. Они в два счета складываются, образуя ровный пол. Говорят, что в этой модели 500 вариантов трансформации салона. Если открыть пепельницу, думаю, будет 501.

Заметно расширили список опций. В частности, появились адаптивные биксеноновые фары, панорамная стеклянная крыша. Ну и главная фишка – система Park Assist 2.0. Ее предлагали и для прежнего «Турана», но теперь возможности устройства шире.

Информация навигатора в упрощенном виде продублирована на панели приборов, что позволяет гораздо меньше отвлекаться от дороги.

Экран стал ощутимо ярче и не бликует даже в солнечную погоду.

Лаконичный, высококачественный, эргономичный – типичная оценка салонов «фольксвагенов». «Туран» не исключение.

Тут сгруппированы кнопки, отвечающие, в частности, за адаптивную подвеску и Park Assist – редкие для компактвэнов системы.

«Туран» первым среди компактвэнов получил светодиодные огни.

Зеркала в угоду аэродинамике компактны. А потому обзорность в них не ахти…

Если раньше ассистент помогал парковать автомобиль только параллельно дороге, то теперь – и перпендикулярно. Проверим?

Активирую помощника и еду вдоль череды автомобилей в поисках кармана. Электронные датчики обнаружили подходящее местечко, автомобиль подал сигнал. Включаю заднюю передачу, убираю руки с руля и нажимаю педаль газа. Машина сама вращает баранку и паркуется максимально точно. Как только сработал датчик, включаю первую передачу – «Туран», повернув колеса на нужный угол, чуть продвинулся вперед и встал идеально. У такого автомобиля и водитель найдет чему поучиться. Однако Park Assist, разумеется, не всесилен. Например, если вы оставите руки на руле, препятствуя его вращению, устройство отключится. То же произойдет, если задние колеса упрутся в препятствие. И все-таки подобный помощник гораздо эффективнее любых датчиков парковки или камеры заднего вида. А доплата, кстати, относительно невелика: до рестайлинга помощник стоил менее 900 долларов. Иные парктроники дороже. Кстати, о ценах: их обнародуют в самом конце лета, во время Московского автосалона, где и состоится российская премьера модернизированного «Турана». **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Touran	
	1,2 TSI	1,4 TSI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4397/1794/1634	
база	2678	
Объем багажника, л	695–1989	
Снаряженная масса, кг	1460	1516 (1536)*
Полная масса, кг	2165	2205 (2225)
Макс. скорость, км/ч	188	202
Топливо/запас топлива, л	A95/60	
Средний расход топлива, л/100 км	5,9	6,8 (6,6)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1197	1390
Мощность, кВт/л.с.	77/105	103/140
при об/мин	5000	5600
Крутящий момент, Н·м	175	220
при об/мин	1550–4100	1500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	M6 (A6)
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/70R16, 225/60R17, 225/55R18	

**В скобках – данные для версии с трансмиссией DSG.*

Его стихии

Популярный вседорожник получил измененные детали интерьера и экстерьера. А еще обновилась моторная гамма. С модернизированной машиной общался Сергей Канунников. Фото автора и «Ниссан».

Как ни парадоксально, большую часть своей жизни современные полноприводники проводят в городе и на шоссе. Знакомство с обновленным «Ниссаном-Пасфайндер» сложилось именно подобным образом. Приблизительное представление о внедорожных возможностях машины я уже составил, опробовав на пересеченной местности во многом похожий пикап «Навара» (ЗР, 2010, № 6). Та модель была оснащена 238-сильным турбодизелем объемом 3 л, который теперь прописался и под капотом «Пасфайндера» (российский дебют данной комплектации состоится чуть позже). А сейчас для разнообразия взял вседорожник с другим мотором – 2,5-литровым дизелем, форсированным до 190 л.с. против прежних 174.

Чуткостью к ушам экипажа эта версия не отличается – двигатель заметно голосит не только при разгоне, но и на холостых оборотах. Зато, проехав сотню километров по шоссе, я с удовлетворением отметил, что стрелка указателя уровня топлива, похоже, так и не сдвинулась с риски, обозначающей полный бак. Действительно близко к заявленным производителем 7 л/100 км. Впрочем, и ехали мы неторопливо, законопослушно – ни разу не превысив разрешенные на пустынной многополосной магистрали 120 км/ч.

За размеренность отдельное спасибо круиз-контролю – к концу поездки я совсем забыл о педалях. В российских реалиях подобный расход топлива недостижим. Зато в любых режимах радует тяга силового агрегата. Правда, для мощного старта придется нажать на газ от души. Но потом, немного разогнавшись, сможете без труда экономить на переключении передач ручной шестиступенчатой трансмиссии, в том числе перепрыгивая через некоторые ступени.

«Пасфайндер» хорошо стоит на шоссе, уверенно справляется с неровностями покрытия и не склонен к убаюкивающей раскачке. Конечно, столь высокая машина с длинноходными, пусть и полностью независимыми, подвесками не предназначена для скоростного прохождения поворотов. Однако крены для ее роста вполне терпимые. Их можно было бы вообще не замечать, кабы не сиденья. Боковой поддержки считай что нет, да и кожаная обивка не способствует надежной фиксации тела. Кожа – конечно, опция.

Салон «Пасфайндера» освежили более дорогими материалами отделки. В списке опций появилась навигация, «владеющая» и русским языком.

Nissan Pathfinder 2,5 Cdi

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4813
ширина	1848
высота	1858
база	2853
колея спереди/сзади	1570/1570
Снаряженная масса, кг	2060
Полная масса, кг	2880
Максимальная скорость, км/ч	185
Разгон 0–100 км/ч, с	11,0
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,0
загородный цикл	7,2
смешанный цикл	8,5

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 140 кВт/190 л.с. при 4000 об/мин, 450 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – двухрычажная/многорычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 255/65R17.

И, по моему мнению, совершенно излишняя.

Словом, за исключением конструкции сидений, этот полноприводный «Ниссан» идеален для дальних путешествий. Вне зависимости от качества трасс. Выбрав режим трансмиссии *Auto*, при котором передние колеса подключаются самостоятельно, можно особо не задумываться над тем, какая дорога ждет впереди. Вдобавок раскладывающиеся сиденья дадут уйму вариантов размещения пассажиров и груза.

ОСНОВНЫЕ НОВШЕСТВА В «НИССАНЕ-ПАСФАЙНДЕР»

- Измененные капот, бамперы, светотехника.
- Более дорогие материалы обивки салона.
- Увеличенные карманы в дверях.
- Большой дисплей, русифицированная навигация, жесткий диск для хранения информации (опции).
- Дизель 2,5 л форсирован до 190 л.с.
- Дизель 3 л мощностью 238 л.с. с 7-ступенчатым автоматом.

Единственная претензия к заднему дивану – низко расположена подушка.

Но и в городе этот большой и солидный вседорожник не спасует перед одноклассниками. Ажурные передние стойки обеспечивают неплохой обзор впереди. Свой вклад в безопасность вносят большие наружные зеркала и камера, помогающие маневрировать задним ходом.

Цены на обновленную версию «Ниссана-Пасфайндер» начинаются с отметки 1 493 000 рублей (2,5 л, 190 л.с., комплектация XE). Не дешево, конечно. Но и не очень дорого за большой, просторный полноприводный автомобиль, хорошо проявляющий себя в самых разных условиях. **ЗР**

С видом на будущее

Два года назад компания «Хёндай» представила свой самый маленький автомобиль i10. Тогда добраться до российского рынка помешал упавший из-за кризиса спрос. Но рано или поздно i10 появится и у нас. Юрий Тимкин поспешил свести знакомство с ним на Кубе, где «десятый» давно колесит. Фото автора и «Хёндай».

Жемчужно-белый хэтчбек здорово выделяется на фоне специфичного автопарка Кубы, где в основном древние «американцы» да «жигули» с «москвичами». Несмотря на то что i10 базируется на одной платформе с «КИА-Пиканто», внешне машины не похожи. Выглядит «десятка» современнее, что неудивительно – дебютировала сравнительно недавно. Кроме того, «Хёндай» более высокий, поэтому и в салоне просторнее. На втором ряду вполне свободно расположатся двое взрослых. Для автомобиля такого класса это скорее исключение, нежели правило. Багажник тоже не мал для столь малогабаритной машины – 258 литров: больше, чем у одноклассников и вполне сопоставимо с багажными отсеками моделей из следующего сегмента. Две спортивные сумки и рюкзак поместились без утрамбовки.

Симпатичный интерьер отделан скромно, да и богатством оснащения машина не похвастается. Зато есть кондиционер, без которого европейцу на Кубе беда. Эргономику поначалу оценил на пятерку (даже не смутило, что руль регулируется только по углу наклона, – уселся нормально). Но часа через полтора пути стали затекать ноги: подушка сиденья слишком короткая. В Москве, где некоторые добираются на работу и обратно по два часа, подобная посадка покажется утомительной.

От 1,1-литровой бензиновой «четверки» мощностью 67 л.с., конечно, не ожидал зверской тяги. Действи-

В салоне сразу притягивает внимание селектор автомата на постаменте центральной консоли.

У богатых комплектаций на щитке приборов четыре шкалы. Базовая версия – без тахометра.

В просторе на заднем диване i10 не уступит иным автомобилям классом выше.

Багажник – сносный для такого малыша.

Внешне i10 абсолютно не похож на родственника – «КИА-Пиканто».

Hyundai i10

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3565
ширина	1595
высота	1550
база	2380
Объем багажника, л	258
Снаряженная масса, кг	1038
Полная масса, кг	1430
Разгон 0–100 км/ч, с	18,5
Максимальная скорость, км/ч	144
Топливо	А95
Запас топлива, л	35
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,2
загородный цикл	5,1
смешанный цикл	5,9

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,1 л, 49 кВт/67 л.с. при 5500 об/мин, 99 Н·м при 2800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 155/80R13.

тельно, до 60 км/ч машина ускоряется сносно, дальше – уныло. В горку совсем кисло.

Впрочем, динамики i10 вполне хватало, чтобы обгонять раритеты, которыми заполонены дороги. Для этого требуется не столько превосходство в скорости, сколько смекалка. Первым делом следует убедиться, что у обгоняемого автомобиля есть наружные зеркала. Их лишены многие машины (забытый у нас дефицит!), а водитель одной из таких может внезапно принять влево. Поэтому перед обгоном «беззеркального» автомобиля лучше побибикать.

Дороги на Острове свободы приличные, но попадаются и довольно разбитые. На мелких неровностях машина неприятно вибрирует, более крупные подвеска успешно фильтрует. Правда, процесс сопровождается сильным шумом – звукоизоляция оставляет желать лучшего. Помимо подвески, громко шелестят 13-дюймовые шины, а с 90 км/ч начинает досаждать свист набегающего потока. Впрочем, на городских скоростях, в естественной среде обитания этой машины, звуковое сопровождение дискомфорта не вызывает.

Когда «Хёндай-i10» попадет в Россию – пока неизвестно. В представительстве компании тайну не раскрывают. Очевидно, появись корейская «десятка» у нас, она стоила бы примерно как «Гетц». Значит, скорее всего, современный компакт приедет к нам, когда популярную модель отправят на пенсию. А проводы уже не за горами. ЗР

Хорошо привитое новое

«Фольксваген-Фаэтон» пережил еще один неглубокий, но своевременный рестайлинг. Чтобы выяснить, чем отличается обновленный флагман от предшественника, в Китай отправился Максим Сачков. Фото автора и «Фольксваген».

СОЛНЕЧНАЯ КОЛЕСНИЦА

Море, пальмы, чистые и уютные отели, привычные виды из окна – ни дать ни взять европейское побережье Средиземного моря. Хотя, немного освоившись и осмотревшись, замечаешь оригинальные черты китайского острова Хайнань – обслуживающий персонал восточного типа, надписи-иероглифы или проглядывающие через стандартные архитектурные сооружения специфические китайские постройки.

Схожая ситуация и с обновленным «Фаэтоном». Вроде бы почти ничего не изменилось по сравнению с предшественником. Но если приглядеться…

Над внешностью поработали главный дизайнер концерна Вальтер де Сильва и ведущий модели Клаус Бишоф. Они перерисовали почти все детали передка – растянули решетку радиатора от одной фары до другой, немного изменили форму капота и бампера (его нижняя часть теперь окрашена в цвет кузова). Круглые противотуманки вытянулись в узкие полоски из модных светодиодных ламп. Естественно, не обошли вниманием и основную светотехнику: биксеноновые фары, помимо оригинального дизайна, также получили ленту из светодиодов. Кроме того, как опцию предлагают динамический ассистент освещения, недавно дебютировавший на «Туареге». Камера, расположенная рядом с центральным зеркалом, следит за дорогой, попутными и встречными машинами, а автоматика регулирует форму светового пучка так, чтобы не ослеплять других участников движения.

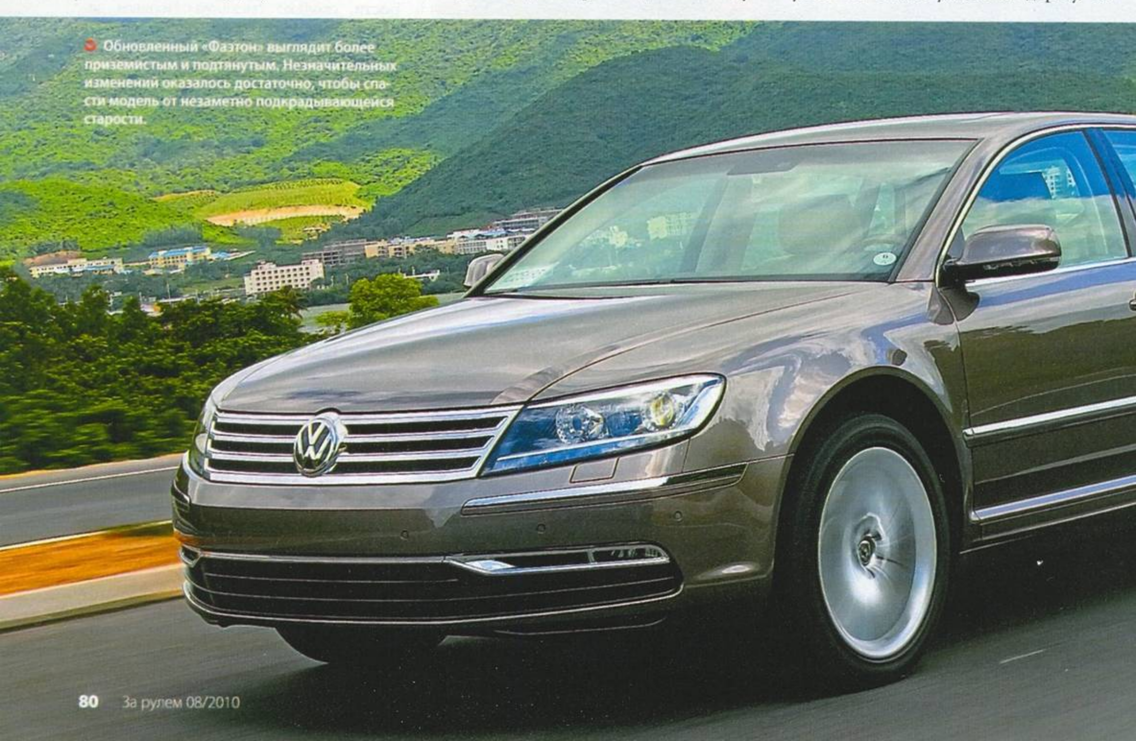
Немного изменили форму боковые молдинги, мельче стали повторители в наружных зеркалах, а список опций дополнили десятые по счету в предлагаемой гамме легкосплавные диски Experience диаметром 18 дюймов. Безусловно, рука дизайнеров коснулась и задней части. Здесь новые бамперы, но самое яркое пятно – фонари со светодиодами в форме буквы *М*. Издали напоминает символ московского метро – точно ни с чем не спутаешь.

БОЛЬШЕ СВЯЗЕЙ – ПРОЩЕ ЕХАТЬ

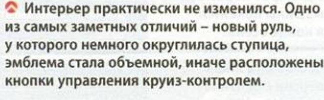
Легко ли вы переносите 35-градусную жару? А когда еще влажность почти 100%? Спасение в салоне, благо и тут есть на что обратить внимание.

Комфортные сиденья с несчетным количеством регулировок, удобный и эффективный климат-контроль без опасных сквозняков, активные подголовники и полный набор подушек, отделка кожей, алькантарой и деревом – все удобно, дорого, технологично. Но это уже было раньше, а что новенького?

Навигационная система теперь умеет не только указывать дорогу, но



Обновленный «Фаэтон» выглядит более приземистым и подтянутым. Незначительных изменений оказалось достаточно, чтобы спасти модель от незаметно подкрадывающейся старости.



Интерьер практически не изменился. Одно из самых заметных отличий – новый руль, у которого немного округлилась ступица, эмблема стала объемной, иначе расположены кнопки управления круиз-контролем.

Щиток приковывает внимание не столько цветным дисплеем, на который выводится масса информации, сколько обилием стрелочных приборов. На каком современном автомобиле встретишь вольтметр или указатель температуры масла?

Как и для предшественника, для обновленного «Фаэтона» можно заказать два варианта задних сидений – базовое трехместное или с двумя отдельными креслами, регулируемыми в 10 направлениях. Для последнего предусмотрена функция Easy-Entry: при открывании дверей сиденья отъезжают назад, чтобы облегчить посадку и высадку. Кроме того, можно подвинуть и переднего пассажира.

и черпать информацию из интернет-ресурсов Google. Чтобы подгружать спутниковые снимки местности, автомобиль связывается со Всемирной паутиной по мобильной связи. Кроме того, Google поможет получить дополнительные сведения, например адрес нужной организации, перечень ближайших магазинов или ресторанов, информацию о достопримечательностях или музеях, а навигация проложит маршрут к выбранному объекту. Помощь такого гида на Хайнане пришлась бы очень кстати, но на тестовой машине его, к сожалению, не оказалось. Как и системы, распознающей при помощи камеры дорожные знаки и отражающей подсказки на центральном дисплее и приборном щитке (подобные помощники уже работают на автомобилях других марок). Зато «Фаэтон» умеет отслеживать участки, где запрещен обгон. Разработчики утверждают, что в этом флагман модельного ряда «Фольксвагена» – пионер.

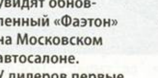
СИЛЫ ПОДНЕБЕСНЫЕ

После уличного движения в Китае российское кажется упорядоченным и прогнозируемым. Но наш водитель привыкает ко всему, и спустя некоторое время я уже ездил как местные, не испытывая никаких неудобств. Тем более что и ощущения от автомобиля привычные, ведь хорошо зарекомендовавшая себя платформа перешла по наследству. Прежней осталась не только силовая структура кузова, но и подвеска, трансмиссия и силовые агрегаты. Например, комфортное шасси с пневмоэлементами, изменяющее дорожный просвет

в зависимости от ситуации и состояния покрытия. В числе небольших модернизаций – керамические тормозные диски на передних колесах у версий с мотором W12. Ничего не меняли и в настройках полного привода 4MOTION – межосевой дифференциал «Торсен» распределяет крутящий момент между передними и задними колесами в соотношении 50:50. Видимо, более совершенную схему 40:60 решили приберечь на будущее.

Все двигатели (см. таблицу) без заметных изменений перекочевали с предшественника (слегка модернизировали лишь дизель, урезав его аппетит на 0,5 л/100 км). В паре с ними работают добротные, но уже не новые 5- и 6-ступенчатые автоматы, хотя в арсенале «Фольксвагена» имеется более современная коробка с восемью скоростями.

Впрочем, перешедшее потомку наследство на деле не кажется архаичным. А значит, решение «Фольксвагена» не изобретать новую модель, а ограничиться небольшим обновлением вполне оправданно. Ведь более сложные и современные агрегаты непременно поднимут цену автомобиля. А она имеет значение даже для покупателей представительских машин. **ЗР**



Россияне увидят обновленный «Фаэтон» на Московском автосалоне. У дилеров первые машины появятся в конце осени. Сначала нам будут поставлять лишь версии с бензиновыми V6 и V8.

Множество вариантов отделки и дополнительного оборудования позволят построить машину под заказ. Помимо версий с короткой и длинной базами, покупателю предлагают разнообразные варианты отделки кожей и деревом, а также VIP-оборудование: эксклюзивную мультимедийную систему или встроенный охлаждаемый минибар.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Phaeton			
	V6 TDI	V6 FSI	V8	W12
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5055/1903/1450			
база	2881			
колея спереди/сзади	1628/1612			
Радиус поворота, м	6,0			
Объем багажника, л	500			
Снаряженная масса, кг	2158	2079	2107	2317
Полная масса, кг	2760	2680	2700	2910
Время разгона 0–100 км ч, с	8,3	8,6	6,9	6,1
Макс. скорость, км/ч	237	250		
Топливо/запас топлива, л	ДТ/90	А95–98/90		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,7	8,4	9,2	10,5
городской цикл	11,6	16,5	18,2	21,4
смешанный цикл	8,5	11,4	12,5	14,5
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация/число клапанов	V6/24		V8/40	W12/48
Рабочий объем, $см^3$	2967	3597	4172	5998
Степень сжатия	16,8	12,0	11,0	10,7
Мощность, кВт/л.с.	179/239	206/280	246/335	331/450
при об/мин	4000	6300	6500	6050
Крутящий момент, Н·м	500	370	430	560
при об/мин	1500–3000	3500	3500	2750–5200
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	А6			А5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые			
Размер шин	235/55R17			245/45R18

С места водителя обновленный «Фаэтон» – послушный и технологичный, для пассажира он комфортный и удобный. А рестайлинг сделал автомобиль еще и современным и привлекательным.

INFINITI G37
3,7 л, 333 л.с., 7-ступенчатый автомат, комплектация Hi-tech + allum, 2 524 000 руб.

Белый танец

Никакой половой дискриминации – мужчины такие автомобили тоже любят. И есть за что, утверждает Сергей Канунников. Фотокамерой и фотомоделями руководил Константин Якубов.

Не станем лукавить: представители сильного пола смотрят на такие автомобили с не меньшим интересом, нежели дамы. Хотя последние, бесспорно, выглядят рядом с открытыми машинами и в них особенно органично и элегантно. Именно поэтому в тесте БМВ-330i и «Инфинити-G37» представительницы слабого пола, накопившие уже изрядный автомобильный опыт, выступали полноправными экспертами. Ну а мы им, конечно, помогали.

ПЕРВИЧНЫЕ ПРИЗНАКИ

Оба автомобиля притягивают взгляд, но по-разному. Дизайн БМВ более строг и лаконичен, отчасти даже резок. «Инфинити» стилистически мягче, нарядней и игривей. Те же различия и в салонах. Кабриолет БМВ понравится преданным поклонникам марки: придраться к органам управления трудно. Все расположено грамотно и удобно, но «залито» сурово-темными тонами. Зато какое сиденье! Его стоит показывать студентам автомобильных

вузов: минимум манипуляций (включая регулирование подколенного подпора) – и любой водитель, от стройной девушки до солидного мужчины, чувствует себя так, словно кресло делали по заказу.

Сиденье «Инфинити» не столь плотно и спортивно. Нет и регулировки подколенного подпора. Но, пересаживаясь из машину в машину, все эксперты отметили, что в японском кресле в целом не хуже. Да, в экстремальных режимах баварское держит лучше, но в повседневной жизни это не так важно. Салон «Инфинити-G37» со светлыми сиденьями и большими металлическими вставками наряднéй и веселей немецкого. Такой интерьер особенно нравится именно дамам. А большинство кнопок, включая те, что на руле, мелковаты – с непривычки не попадешь. Баллами такие мелочи практически не измерить, но немецкий практицизм все же побеждает.

А вот, наконец, и общие черты. В обеих машинах не только рослая фотомодель, но и джентльмен сред-

BMW 3 Series Cabriolet

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Нынешняя версия машины появилась в 2006 году. В 2010-м модель модернизировали.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,8–3 л (143–306 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая или автоматическая (для версии 335i – 7-ступенчатая).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА:
1 853 000–2 652 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отличная управляемость, отменная динамика, превосходные тормоза.

– Очень жесткая подвеска, нервное поведение на обычных российских дорогах.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Автомобиль, несомненно, привлечет энергичные, импульсивные натуры, привыкшие везде и всегда быть первыми.

него роста почти касается макушкой потолка. Нужно опускать кресла предельно низко. Особенно неудобно в «Инфинити»: опустишься – обзору мешает фигуристый капот. Еще одна особенность японского кабриолета: на неровностях подмосковных дорог немного вибрирует внутреннее зеркало… Стоп! Это не оно, а задняя часть крыши – та, что со стеклом.

А вот в мелочах, определяющих комфорт, «Инфинити» немного выигрывает. Здесь электрическая, а не ручная, как в БМВ, регулировка руля (причем баранка двигается вместе с панелью приборов) и, помимо подогрева сидений, есть их вентиляция.

Оценивать задний диван поручили изящным девушкам. Им понравилось в «Инфинити» – немного просторнее в ширину и есть подлокотники. Причем, усаживаясь сзади, даже стройные дамы в обоих случаях предпочтут открытый вариант машины.

Процесс «раздевания» авто завораживает! Хитрые рычаги и тяги поч-

ти бесшумно и причудливо «ломают» и укладывают сияющие лаком панели. Точная механика! Удобно, что в «Инфинити» на панели приборов высвечивается информация, что процесс идет, а теперь закончен. В БМВ о том, что складывание-раскладывание завершено, узнаешь по затихшим электромоторам. Впрочем, куда важнее наличие датчиков, не допускающих складывания крыши, если в багажнике болтаются какие-либо вещи. Ведь и механизм можно поломать, и чемоданы расплющить. В G37 нет защиты от забытого груза! Длинная реляция на табличке в багажнике ее не заменит. Проверил, крыша продолжает складываться, даже если уперлась в сумку. Нехорошо. В багажнике БМВ есть щиток, не закрыв который крышу не опустить.

Со сложенным верхом на кабриолетах в путешествие не отправишься. Места в багажнике кот наплакал. Ни одна дама не поедет на курорт или в парк-отель без изрядного запаса нарядов.

Infiniti G37

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Кабриолет на базе седана серии G представили в 2004 году, в 2008-м появилась версия с жесткой крышей. В России – с 2010 года.

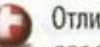
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,7 л (333 л.с.).

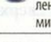
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Hi-tech, Hi-tech + allum, Hi-tech + wood.

ЦЕНА: 2 499 000–2 524 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА


Отличные динамика и тормоза, комфортная для автомобиля такого класса подвеска.


Багажник при сложенной крыше очень маленький, нет защиты от контакта с забытыми в нем вещами.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Этот кабриолет – как по-настоящему успешный человек: приветлив, но выдержан, одет богато, но не вычурно.

ДУШОЙ И ТЕЛОМ

БМВ послабее мотором и динамикой. Впрочем, назвать медленной машину, разгоняющуюся до сотни за 8,6 с, язык не поворачивается. Но главное не в секундах. Форма этих кабриолетов как никогда соответствует содержанию. «Триста тридцатый» сразу настраивает на энергичную, динамичную езду. Низкое ветровое стекло на скорости порой напоминает визир гоночного шлема. И настроение создает соответствующее. Тяжеловатый руль очень чувствителен, машина реагирует на малейшее движение им – и мощь мотора воспринимаешь с восторгом. Но сверхжесткая подвеска на обычной городской дороге может вытрясти душу. Временами автомобиль напоминает плоский камешек, пущенный по глади воды умелой рукой. Этому немецкому

Салон БМВ строг, лаконичен, удобен, но нашим дамам показался чрезмерно строгим.

Поклонникам БМВ такой стиль знаком. Однако и прочим придраться к чему-нибудь сложно.

Даже стройным девушкам на заднем диване БМВ тесновато.

Обычный селектор коробки передач, по-моему, куда удобнее заумных джойстиков.

С закрытым верхом багажник БМВ чуть больше японского. Зато чуть менее объемен, когда крыша в багажнике.

красавцу куда-нибудь на автобан между Мюнхеном и Нюрнбергом. На вполне обычном, далеко не самом плохом подмосковном шоссе БМВ-330i нервно рыскает на неровностях, словно вынюхивает нормальную дорогу. А на полигоне упиваемся превосходной управляемостью. Но в быту, даже в столице, куда важнее умение сглаживать неровности. Столь резкий, жесткий автомобиль понравится не каждому мужчине, не говоря уже о дамах.

«Инфинити-G37» тоже не обманывает внешностью. Он куда мягче, покладистей. Но отнюдь не флегматичен. Вдавив педаль газа поглубже, можно

Интерьер «Инфинити» посветлее и понаряднее.

Приборы «Инфинити» не уступают баварским в удобстве. Подсветка, пожалуй, спокойнее, чем в БМВ. Но это дело вкуса.

Задние места в «Инфинити» немного просторнее. Девушкам понравились подлокотники.

Блок кнопок и ниша для ключа расположены неудобно: не увидишь, не достанешь.

Место занято крышей, даже небольшая сумка не влезла. Пришлось ограничиться косметичкой.

в полной мере насладиться 333 силами шестицилиндрового мотора и быстрыми, едва заметными переключениями автоматической коробки передач. Гурманы могут подергать лепестки ручно-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	BMW 330i CABRIO	INFINITI G37 CABRIO
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4612/1782/1384	4660/1850/1400
база	2760	2850
колея спереди/сзади	1500/1513	1545/1560
Объем багажника, л*	350/210	333/70
Радиус поворота, м	5,5	5,5
Масса снаряжен./полная, кг	1795/2150	1996/2310
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,7	6,4
Максим. скорость, км/ч	250	250
Топливо/запас топлива, л	A95/63	A95/80
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,5/11,1/8,2	8,9/16,2/11,6
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	6/24	6/24
Рабочий объем, см³	2996	3696
Степень сжатия	12,0	11,0
Мощность, кВт/л.с.	200/272 при 6700 об/мин	245/333 при 7000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	320 при 2750–3000 об/мин	363 при 5200 об/мин
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	A6	A7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/0,69/–/3,40	4,92/3,19/2,04/1,41/1,0/0,86/0,77/3,97
Главная передача	3,73	3,36
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	многорычажная
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	спереди 225/35R19, сзади 255/30R19	спереди 225/45R19, сзади 245/40R19

*Поднятая/опущенная крыша.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	BMW 330i CABRIO	INFINITI G37 CABRIO
Снаряженная масса, кг	1794	1935
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	844 (47)/950 (53)	977 (51)/958 (49)
Дорожный просвет, мм	125	120
Динамические качества		
Разгон, с	0,9с; 2,3с; 4,0с; 6,0с; 8,6с; 11,8с; 15,4с; 20,5с; 26,6с; 36,7с; 52,8с; max 238,6 км/ч. Погрешность спидометра 4,6%	1,0с; 2,1с; 3,5с; 5,0с; 7,2с; 9,6с; 12,8с; 17,0с; 21,5с; 28,9с; 39,8с; max 251,2 км/ч. Погрешность спидометра 5,2%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	4,4	3,6
80–120 км/ч (D)	5,5	4,4
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1678	1663
50–0 км/ч	590	639
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	37,4	37,7
замедление, м/с²	10,3	10,2

ИНТЕНСИВНОСТЬ РАЗГОНА

Модель	Разгон 0–100 км/ч, с	
	с крышей	без крыши
BMW 330i CABRIO	8,6	8,7
INFINITI G37 CABRIO	7,2	7,2

МАКСИМАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ (разгон 0–100 км/ч, замеры ЗР)

Модель	Уровень шума, дБА	
	с крышей	без крыши
BMW 330i CABRIO	75,9	80,9
INFINITI G37 CABRIO	77,1	78,5

го переключения. Но эта шалость надоедает еще до того, как дороги полигона сменяются обычными. Автомат работает ничуть не хуже рук и головы водителя, и это справедливо для обеих машин.

Руль у японского кабриолета менее острый, подвеска мягче. При этом в посредственной управляемости его не обвинить. На спортивной трассе водитель-пилот на «Инфинити» наверняка проехал бы медленнее, чем на БМВ, но всего лишь на несколько секунд. Так ли они важны в гражданской жизни? В быту «Инфинити» комфортней, а потому приятней. Автомобиль настраивает на размеренный, выдержанный стиль вождения и, кстати, жизни. И не нужно ничего никому доказывать – ни окружающим, ни спутнице, ни самому себе. Мир за ветровым стеклом кажется более мягким, светлым и приветливым. А может, дело еще и в том, что взгляд скользит по изящным, округлым формам голубого капота. Согласитесь, форма ведь тоже создает настроение. Наши фотомодели от колера «Инфинити» без ума.

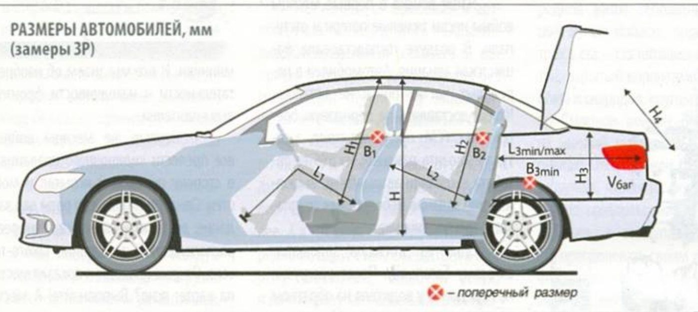
И еще. Трудно представить себе владельца, тем более владелицу, такой машины с домкратом и баллонником. Однако запасное колесо, пусть и докатка, как в «Инфинити», лучше, нежели ничего, как в БМВ. От проколов не застрахован никто.

Что же, жесткий и резкий в управлении БМВ – это мужской автомобиль, а комфортный и более расслабленный «Инфинити» – женский? Примитивный подход. Гиперактивные и импульсивные натуры встречаются среди дам, думаю, ненамного реже, нежели среди джентльменов, равно как и наоборот. Правда, партнеров они порой выбирают по принципу контраста. ЗР

ВРЕМЯ ОТКРЫТИЙ

Любопытно сравнить некоторые параметры кабриолетов с поднятой крышей и с убранной (см. табл.). БМВ-330i тише «Инфинити» в закрытом варианте и примерно настолько же шумнее – в открытом. При разгоне БМВ без крыши проиграл сам себе всего-то 0,1 с, а показатель «Инфинити» не изменился. При приближении к максималке разница, скорее всего, увеличится. Но трудно представить себе человека, жертвующего комфортом ради удовольствия передвигаться на кабриолете на скоростях за двести. Даже если это разрешено правилами дорожного движения.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
BMW 330i CABRIO	965–1165	530–770	1135	1005	915	1375	1190	780/865	720	410	490	232
INFINITI G37 CABRIO	935–1160	490–755	1115	980	855	1355	1095	665/845	985	355	470	236

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
BMW 330i CABRIO	9	8	8	7	7	8	8	10	9	8	7	8	8	8	7	8
INFINITI G37 CABRIO	9	8	8	7	8	7	9	10	8	9	8	8	8	8	8	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Канунников: «Трудно говорить о практичности кабриолетов. И все же один из оппонентов приспособлен к повседневной жизни чуть лучше другого. А при нашей балльной системе всегда побеждает именно такой автомобиль».

Когда личное становится общим

Без малого полгода мы вместе с читателями отмечаем главное событие 2010-го – юбилей великой Победы. Отклики и воспоминания, фото времен войны, извлеченные из семейных архивов, вряд ли кого-то оставили равнодушными. Да иначе и не может быть. Даже в самом сжатом изложении (и изображении) они порой способны дать более яркую картину, чем иные толстые книги. В них информация, что называется, из первых рук о том, как жили и умирали, воевали и побеждали наши герои-водители.

Поток откликов, естественно, иссякает – в следующем номере, к годовщине окончания Второй мировой войны, мы намерены подвести итоги акции и вознаградить ее участников. А для этого от всех, чьи материалы были опубликованы, ждем контактную информацию: домашний адрес с индексом, дату и место рождения, номер паспорта, кем и когда выдан ИНН, номер пенсионного страхового свидетельства. Спасибо всем и удачи!

Братья Гордиенко, Терентий и Федор

Из семьи моего деда Максима Ивановича уже 23 июня 1941 года на фронт ушли четыре его сына. Двух младших – моего отца Терентия и Федора, имевших к тому времени водительский стаж, направили в 595-й отдельный автотранспортный батальон 18-й армии, а оттуда почти сразу на фронт.

Терентий Гордиенко (стоит) с племянником Иваном Кравцовым, всю войну водившим железнодорожные составы с военными грузами.

Отец получил водительское удостоверение в 1935 году и сел за руль АМО-Ф15. В первые годы, по его рассказам, шоферам выдавали форму: кожаные куртки с брюками, сапоги, краги, шлемы и очки. А вот автоинспектора до призыва в армию в 1941 году он ни разу не видел. По окончании автошколы получали временное удостоверение, и тут же предписывалось пройти месячную стажировку. Только после ее успешного завершения можно было рассчитывать на водительские права.

Вслед за отцом их получил и самый младший из братьев – Федор. Несмотря на плохие дороги, ежедневный пробег достигал у них 110–160 км. В 1939 году отца направили на впервые организованные курсы шоферов второго класса, которые он успешно окончил. Таким образом, на фронт оба брата попали уже опытными по тем временам водителями.

Наши войска в первые месяцы войны несли тяжелые потери и отступали. В воздухе господствовала фашистская авиация. Автомобилей в передовых частях почти не осталось. Чтобы доставлять на передовую боеприпасы, ГСМ, продовольствие, а оттуда вывозить раненых, из 595-го автобата выделяли автомобили, выполнявшие задание небольшими группами, а то и поодиночке.

Один из эпизодов запомнился всему батальону. После разгрузки на передовой у водителя на обратном пути случилась поломка. Мимо него шли и шли группы отступавших. Поняв, что никто не может ему помочь, он бросил машину, а прибыв в батальон, доложил, что она уничтожена. Но пехота удержала рубежи – автомобиль обнаружили. Уже на следующий день по приговору военного трибунала водителя расстреляли перед строем. Подобного в батальоне до конца войны больше не случалось, но фронтовые водители старались добыть как можно больше запчастей, выменивали что-то свое на кожаные поясные ремни – их тоже использовали при ремонте машины.

Я прослужил в автомобильных войсках без малого тридцать лет. Сейчас в них служат мои сыновья и племянники. И все мы знаем об изобретательности и находчивости фронтовых водителей.

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

УДОСТОВЕРЕНИЕ

ЗА УЧАСТИЕ В ГЕРОИЧЕСКОЙ ОБОРОНЕ

КАВКАЗА

УКАЗОМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ОТ 1 МАЯ 1944 ГОДА НАГРАЖДЕН МЕДАЛЬЮ

„ЗА ОБОРОНУ КАВКАЗА"

ОТ ИМЕНИ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР МЕДАЛЬ „ЗА ОБОРОНУ КАВКАЗА" ВРУЧЕНА 194 Г.

Х № 015520

В первые же месяцы войны все прелести «одиночного плавания» в сторону передовой испытал и мой отец. Однажды командир роты дал задание: доставить снаряды артбатарее, расположенной на окраине такого-то села. Открыл планшет и показал место на карте: ясно? Выполняйте! А местность незнакомая, остается надеяться на удачу. Кое-как нашел нужную деревню, но вокруг тишина: ни батареи, ни пехоты, ни жителей. Возвращаться, не выполнив приказ, нельзя. Стал объезжать окрестности, и вдруг на лесную дорогу, прямо перед машиной, выползает по-пластунски боец в телогрейке с автоматом и гранатой в руке… Ты, мол, что – сдаваться едешь? Я – полковая разведка!

Что делать? Приказ не выполнен, справок с печатью разведка не дает, а вокруг, оказывается, немцы! Развернулся и погнал назад, но на открытой местности машину заметили, открыли огонь, однако танк промахнулся. За одну поездку четырежды повезло: и разведчик мог без расспросов

гранату кинуть, и немецкие танкисты не попали в цель, и машина не подвела… А главное, батарея нашлась! Только совсем в другом месте…

У всех фронтовых водителей, независимо от места и времени, было два сверхчеловеческих желания: выспаться и поесть. По рассказам отца и дяди, спать могли везде, где не нужно было ехать. Спали под бомбежками и артобстрелами, выбирая маломальское укрытие, а просыпались от наступившей тишины. Водителям очень часто выдавали сухой паек, который здоровые мужчины уничтожали за три дня вместо положенных пяти. Ничего не менялось, даже если перевозили продовольствие: за пропажу хотя бы одной банки тушенки из указанных в накладной – трибунал.

В ходе оборонительных боев 18-я армия и ее 595-й ОАТБ оказались на Кавказе. Горные серпантины и перевалы стали серьезным испытанием для водителей: большинство было из центральных областей страны. Здесь негде укрыться от бомбежек и артобстрелов, разорвавшиеся даже в стороне снаряды и бомбы могли вызвать камнепад, а зимой – снежную лавину. В населенных пунктах соблюдались жесточайшие меры светомаскировки: автоколонны двигались вообще без света, ориентируясь лишь по белым кругам на задних бортах идущих впереди машин.

Но самые гнетущие воспоминания всех водителей батальона связаны с высадкой десанта на «Малой земле» и под Новороссийском. Каждую ночь батальон доставлял для погрузки на плавсредства тысячи десантников, а наутро встречал оттуда лишь десятки раненых. И так – много дней подряд.

Федор Гордиенко.

Терентий Максимович сидит на подножке своего ЗИСа.

Нес потери от бомбежек и артобстрелов и 595-й ОАТБ. Сказывались беспредельная усталость от непривычных горных дорог и езды без света. Один случай отцу запомнился на всю жизнь. Автоколонны батальона передвигались многократно по одному и тому же маршруту, и водители – фронтовой опыт! – старались двигаться по одной и той же колее. А в тот день машина, идущая перед ним, вдруг стала смещаться в сторону (возможно, водитель уснул) и почти сразу же подорвалась на противотанковой мине. Ничего от нее не осталось.

Когда наши войска перешли в наступление, работы для водителей прибавилось. К этому времени братья Гордиенко получили первые награды – благодарности Верховного главнокомандующего и медали. Им также вручили знаки «Отличный шофер».

В один из дней отца вместе с машиной срочно направили в распоряжение майора Смирнова – начальника артиллерии одного из полков. Получили сухой паек, загрузили имущество и тронулись в путь по горным серпантинам. Вскоре выяснилось: дорога впереди взорвана отступающими немецкими войсками. А задачу выполнять надо во что бы то ни стало. Очередной виток серпантина, на который нужно попасть, виден внизу метрах в ста – ста пятидесяти. Склон крутой, изрытый воронками от разрывов бомб и снарядов, кругом валуны. Майор Смирнов решает опустить ЗИС-5 на нижний участок дороги… на веревках! Отец должен был находиться за рулем, чтобы на ровных полосках склона притормаживать и объезжать воронки, а выступающие неровности преодолевать своим ходом, да так, чтобы опускающие его бойцы не покатились вслед за ЗИСом вниз. Так Терентию Гордиенко пришлось примерить на себя роль каскадера. Спуск автомобиля прошел успешно, груз доставили, задачу выполнили. За это отец был награжден медалью «За отвагу».

После освобождения Украины и выхода наших войск на западную границу для военных водителей возникли новые и неожиданные опасности – нападения бандеровцев на одиночные и небольшие группы автомобилей. В один из рейсов пулеметной очередью из леса была прошита правая дверь и крыша кабины – всего в нескольких сантиметрах над головой Федора, моего дяди. Тогда наложили запрет на движение автомобилей ночью, в дневное же время полагалось следовать только в составе колонн. Автоколонны, как вспоминали братья, формировались на окраинах населенных пунктов. На двух или трех машинах устанавливали пулеметы и только после этого отправлялись в путь. Тогда же перевооружили и водителей 595-го автобатальона. Винтовки, которые едва помещались в кабине ЗИС-5 (по диагонали за спиной водителя), заменили автоматами ППШ.

Двум фронтовым водителям Гордиенко посчастливилось за годы войны четырежды (!) повстречаться со старшим братом Василием, который воевал на соседнем фронте. И каждый раз они посылали совместное письмо родным.

Далее под колесами их машин остались дороги Румынии, Венгрии, Австрии, Чехословакии и Германии. Трагические события в жизни братьев, которые вернулись с войны живыми и работоспособными, произошли уже в мирное время. Мой отец Терентий Максимович, спасая автомобиль, получил очень тяжелую травму, а в 1953 году умерла его жена, моя мать. Мне было три с половиной года. От тяжелой болезни в 1964 году умер мой дядя Федор Максимович. Их давно уже нет, но автомобильные традиции будут живы в нашей памяти еще долго.

В.Т. Гордиенко, сын и племянник

Манир Саддыкович Агишев

Нашел фото, где мой дед снят с товарищами. Он крайний справа. На фронт попал в январе 1943 года. Сначала воевал в 584-м стрелковом полку пулеметчиком, а потом в 18-м гвардейском моторизованном полку водителем. Война для него окончилась награждением медалью «За победу над Японией». После демобилизации дед остался верен автомобилям, работал мастером по вождению в автошколе.

Андрей Подойницын, внук

Семен Филиппович Маршак

В начале июля 1941 года кружок юных автомобилистов, в котором с увлечением занимался Сеня Маршак, собирался в пробег по маршруту Москва – Ясная Поляна – Москва. Грянула война, и пробег сам собой отпал. Но юниорские водительские права (тогда были и такие) пригодились – смог поработать за рулем грузовика ГАЗ-АА. В августе 1942 года ушел в армию. Краткий курс обучения в Харьковском артиллерийском училище, эвакуированном в Ташкент, и Сталинград – командир взвода управления. Вскоре его дивизион перешел с конной тяги на «студебекеры», так что расставание с автомобилями было недолгим. Много чего довелось испытать молодому офицеру. Несколько ранений, за форсирование Западной Двины награжден орденом Красной Звезды, имеет и другие награды. Победу встретил под Кенигсбергом командиром гаубичной батареи. В 1946-м ушел в запас, окончил Московский автомеханический институт и с 1958 года, работая старшим инженером испытательной лаборатории на заводе МЗМА – «Москвич», серьезно увлекся автоспортом. В 1963 году стал серебряным призером чемпионата страны и мастером спорта.

Татьяна Соколова, председатель Союза ветеранов автоспорта России

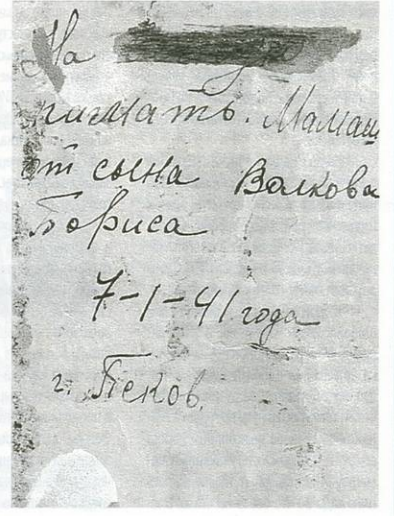
Борис Егорович Волков

Мой дед Борис Егорович Волков родился в 1920 году. В 1939-м был направлен на курсы шоферов, а в октябре 1940 года его призвали на военную службу в Первую танковую дивизию.

С 22 июня 1941 года он на Карельском фронте, водитель ЗИС-5. Доставлял боеприпасы к танкам, вывозил раненых танкистов. С сентября 1942 года – шофер 46-й эвакуационной роты по вывозу танков с поля боя. В 1943-м при эвакуации Т-34 ранен, награжден медалью «За боевые заслуги».

В том же году попал на Центральный фронт, в 27-ю армию. Там довелось перевозить сварочную технику для ремонта подбитых танков прямо на передовой. Участвовал в Ясско-Кишиневской операции, а войну закончил в Австрии. Но и после этого остался на военной службе – 57 лет проработал шофером в Академии им. Фрунзе, где был занесен в Книгу почета. Награжден медалью «За трудовую доблесть».

Сергей Донбровский, внук



На [redacted]
память. Мамаш
от сына Волкова
Бориса
7-1-41 года
г. Псков.

Михаил Иванович Нужный

Его имя известно в городе Дмитрове Московской области. Пятнадцатилетним подростком за рулем трактора прямо с колхозного поля попал он на фронт. Много потом пришлось пережить, оказавшись на оккупированной территории. После демобилизации в 1952 году целиком отдал себя делу обучения школьников вождению авто. «Вспомнил тяжелые военные годы, – объясняет он, – когда водитель погибает, а заменить его некому. Начинали с автомобильного кружка, а потом дошли в программе обучения и до автодела». Да, многие жители благодарны ветерану. Он помог им полюбить и познать автомобиль.

О необычной машине для молодоженов и многом другом – в августовском почтамте ЗР.

Корову свою не отдам!

Написать побудил материал в ЗР, 2010, № 5, о предоставлении личного автотранспорта работникам в погонах. Не будем тратить фраз вроде «зачем всех под одну гребенку?». Судят все-таки по большинству гаишников – и все мы знаем, что оно собой представляет. В России издавна сложилось так, что чиновник и человек – представители разных, враждебных друг другу миров. Помогать? Отдавать свою машину? Конечно, нет!

Вряд ли мое послание увидит свет. Если вдруг (!) решите опубликовать, можно с моим полным именем. Буду гордиться, что хоть как-то поднял голос.

Константин Виноградов, Москва

ГИБДД не тонет

Алтайский край, период весеннего паводка. Интересно, пристегнутся ли, когда поедут… или поплывут?

Владислав Колесников, Барнаул

Почти безопасный лимузин

Сегодня по дороге домой встретил сие чудо. Особенно понравилось насчет свадьбы на два-три человека и то, что в список торжеств включены похороны.

Александр Мусинов, Санкт-Петербург

Гляжусь в тебя

На днях, возвращаясь домой, увидел чудо-скутер. Решил другим показать: любуйтесь.

Алексей Тимонин, Москва

Чем больше, тем безопаснее?

Увеличение числа категорий в водительских удостоверениях не вызвало радости у наших читателей.

Получается, что тем, кто сейчас работает дальнобойщиками и водителями автобусов, после окончания срока действия прав придется опять идти учиться? **Nachtwandler**

Мудрено как-то... Зачем делить категорию С на несколько подвидов? Но вот с тем, что касается мопедов и мотоциклов, полностью согласен. Давно пора. Хотя и считаю, что нужно было только ввести права для владельцев мопедов. **Андрей_kz**

Просто все это будет дороже стоить. Вот главная цель мероприятия. **psi-factor**

Очень похоже на очередную кормушку!

Полный идиотизм! Это что же – я сдал на С и могу сесть за руль только ГАЗ-53, а на «Урал» – ни-ни? **DR.GRE**

Очередной вариант содрать деньги с населения! Еще введут пластиковую карточку на штрафы и сделают платными дороги, построенные на наши налоги. Замечательно… **Spandem**

Очень похоже на очередную кормушку. Скоро дойдем до того, что на велосипеды нужны будут права. Насчет мопедов и скутеров согласен – тут давно пора порядок наводить. **BackFire**

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

Августовским почтамтом заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН

Синие ведра, ремень за спиной и премьер-министр в пробке

Когда сугубо автомобильные темы обсуждаются на зарулевском форуме, это понятно и естественно. Однако многим аспектам автомобильной жизни уже тесно на профильных площадках – эмоции вырываются на улицу. Livejournal, «В контакте», Facebook, «Одноклассники» – о чем спорят там? Настроения в социальных сетях выяснял Михаил Колодочкин.

Сегодняшнюю подборку объединяет тема дорожного беспредела, напрямую угрожающего нашей безопасности. Мигалка на крыше важного чинуши, парковки на автобусных остановках и тротуарах, грозные кортежи, разгоняющие перед собой все и вся, – вот грустные приметы нашего времени. Мы нервничаем, испытываем стресс – и все чаще начинаем бороться за свои права! Хотите высказаться – присоединяйтесь!

Премьеры и пробки

Недавно фотографы запечатлели премьер-министра Великобритании Дэвида Кэмерона, застрявшего в лондонской пробке по дороге на работу. При этом у его автомобиля не было никакого сопровождения! Премьер не стал ждать, пока пробка рассосется, а просто покинул машину и, окруженный туристами, дошел до резиденции пешком.

toivo_lv

Ведро на голову!

Наглядевшись, как наши «жандармы» останавливали и блокировали машины с синими ведерками на крышах, а потом взялись и за людей, я подумала, что форма емкости на голове уже не важна. Значит, надо довести дело до еще большего абсурда. Короче, я сшила летнюю шляпу в стиле «синее ведро». Точнее, синюю шляпу! Интересно, за нее не привлекут?

promind

От редакции. *А что, если такие шляпы раздать чиновникам? Пусть лезут без очереди и дальше – за хлебом, например…*

Коротко!

Самый короткий анекдот про мигалки: «Спесьсигнал».

inky_capote

Мне по делу, срочно!

Чиновнику срочно куда-то надо? Срочно бывает нужно только на горшок! Предлагаю следующую акцию назвать «Срочно на горшок»: каждый прикрепит на авто горшок в его естественном положении и украсит соответствующим плакатиком.

desenix

О свиньях и крякалках

Говорят, что в Думе срочно готовят законопроект, приравнивающий организованные автопробеги к несанкционированным митингам. Мы депутатам не нравимся. Они не желают позволять толпе выражать свое мнение. И очень не хотят расставаться со своими мигалками и крякалками.

Нам говорят: «Нечего ездить на машинах, если вам мешают мигалки». Но у меня, например, нет машины. Мигалки же мешают нам, потому что «им – можно». Обладатели мигалок в итоге сбивают нас, наших друзей, наших соседей, наших сограждан... и уезжают. Потому что «им – можно». Потому что у нас все равны, но «некоторые свиньи равнее других». А это неправильно.

morloquarres

Пристегните ремни

Уж сколько проведено крэш-тестов, доказывающих важность ремня безопасности, но наши люди тупо пропускают его за спинкой кресла… Как в бородатом анекдоте про хитреца, который за проезд заплатил, а сам не поехал. В анекдоте-то ясно, кто дурак, а здесь? Наверное, единственная мера для тех, кому это непонятно, – поднять штраф, который, на мой взгляд, просто непозволительно низок. А он должен быть такой, чтобы у гражданина, который разок его заплатит, сразу выработался рефлекс: сел в автомобиль – пристегнул ремень. Тысяч пять или семь, думаю, будет нормально.

Кстати, предлагаю сюжет социальной рекламы. Альпинист перед отвесной скалой отстегивает страховочное снаряжение и говорит подруге: «Мне жмет». Кадр меркнет. Парашютист перед прыжком отстегивает запасной парашют и поясняет приятелю: «Мне тянет». Кадр меркнет. Наконец, показывают водителя, который не пристегивает ремень безопасности и говорит жене: «Мне мешает». Кадр становится белым, звук столкновения автомобиля – и кадр, моргнув, меркнет...

Nickolai Petrov

Ведро первой необходимости

Синие ведра скоро станут дефицитом. Но можно заказать синие горшки на каком-нибудь заводе пластиковой продукции. Например – в Капотне, на заводике известной бизнесдамы. Затем – организовать палатку на Пушкинской площади и раздавать желающим, предъявившим водительское удостоверение.

5utra

Под угрозой стикера

В Москве продолжается акция «борцов за правильную стоянку», в ходе которой молодые люди ходят по городу и лепят наклейки на неправильно припаркованные машины. Не знаю, насколько этот способ действенный, но интересно другое – реакция водителей. Иные соглашаются и убирают машину, но некоторые пытаются дать по мозгам ребятам с наклейками. С одной стороны, действия активистов вроде понятны, с другой – если бы на мою машину пытались что-то налепить, я, скорее всего, поступил бы так же. А вы?

Daniel

Хорошие новости

На Московском международном автомобильном салоне недостатка премьер, как ранее, не предвидится. Завесу тайны приоткрыл Павел Леонов.

Новинки компании «Ауди» – компактная модель A1 (подробнее о ней – в этом же номере, в разделе «Автомобили») и удлиненный флагман A8 Long (на фото), который впервые засветили в этом году на автосалоне в Пекине. Главное отличие от стандартной «восьмерки» – увеличенная на 130 мм длина. Основной прирост традиционно пришелся на второй ряд. Теперь задние пассажиры уж точно на тесноту не пожалуются. Ютиться втроем на диване в подобных автомобилях не принято, поэтому здесь только два кресла со всевозможными регулировками (разумеется, с электроприводом), массажем, подогревом и вентиляцией. Шикарному автомобилю положен соответствующий двигатель – 6,3-литровый бензиновый W12 мощностью 500 л.с.

Крупнейший китайский производитель «Грейт Уолл», специализирующийся на производстве вседорожников и пикапов, привезет целую гамму легковых автомобилей. Главной премьерой (европейской и российской) будет новый седан гольф-класса с приятной внешностью – «Волекс С30», который скоро появится в продаже и у нас. В базе: двигатель 1,5 л (105 л.с.), 5-ступенчатая МКП, ABS, EBD, кондиционер и т. д. В Китае стоимость подобных машин – около 9000 долларов. Посетителям представят также «Волекс С10» (хэтчбек, ранее известный как «Феном»), кроссовер «Ховер Н2», спортивную модификацию «Флорида» и бензиновую версию пикапа «Вингл».

Не исключено, что Волжский автозавод продемонстрирует так называемый проект R90 – универсал (пяти- или семиместный) на платформе B0 («Рено»), которая лежит в основе «Логана», «Сандеро» и «Дастера». По сути, это перелицованная «Дачия-Логан MCV» (на фото). Выпуск автомобиля должны начать в марте 2012-го. Другая новинка – «Приора-Купе», трехдверная модель на базе хэтчбека. Большинство кузовных элементов здесь оригинальные. Комплектация единственная – «Люкс», с 1600-кубовым 16-клапанным мотором (98 л.с.). На закуску – «Приора», работающая на бензине и газе.

Поклонники марки «Вольво» уже заждались новой «шестидесятки», ведь предыдущее поколение выпускали более 10 лет. Автомобиль традиционно подрос во всех направлениях и слегка полегчал. Оборудование и отделочные материалы соответствуют классу. Имидж компании заставляет производителя постоянно внедрять новые технологии и системы безопасности. S60 не исключение. Здесь впервые применена система предотвращения наезда на пешеходов, над которой инженеры работали более пяти лет. С помощью специальных камеры и радара автомобиль распознает появление препятствия и сообщает об этом водителю, а если тот не отреагирует, то способен даже самостоятельно замедляться вплоть до полной остановки. К нам машины будут поставлять как с бензиновыми, так и с дизельными двигателями. Привод передний или полный. Тест – ЗР, 2010, № 7. Цена S60 – от 1,19 до 1,8 млн. рублей.

Новый «Гранд Чероки» наконец добрался и до России, ведь в Америке эти «джипы» продают с прошлого года. В его основе платформа от «Мерседес-Бенца ML». Возможно, благодаря такому родству автомобиль обзавелся недоступными ранее функциями. Например, пневматической подвеской, способной увеличить дорожный просвет до 280 мм. По сравнению с предшественником вседорожник прибавил 135 мм в длину и 76 мм в ширину. Базовый двигатель – V-образная «шестерка» 3,6 л мощностью 284 л.с. За доплату под капот установят 5,7-литровый 360-сильный V8 HEMI. Российские спецификации неизвестны, но на родине предлагают три варианта комплектации – Laredo, Limited и Overland, за которые просят 32 995, 39 995 и 42 995 долларов соответственно.

Стенд «Кадиллака» будет украшать SRX второго поколения. Теперь он уже не выглядит высоченным сараем. Фирменный рубленый дизайн притягивает взгляды. Представители компании надеются, что роскошный кроссовер сможет существенно увеличить продажи марки. Все предпосылки для этого есть: щедрые комплектации (в базе: кожаный салон, полный электропакет, климат-контроль и т. д.), мощный 3-литровый V6 (260 л.с.) с 6-ступенчатой АКП, система полного привода с задним межколесным дифференциалом повышенного трения и т. д. Стартовая стоимость – 1 760 200 рублей. Машины уже есть в салонах. Покажут также фешенебельное купе CTS, роскошный седан XTS и гибридный «Эскелейд».

КИА представит одно из самых дешевых купе на нашем рынке – «Церато Коуп», продажи которого стартовали в конце прошлого месяца. Оно выглядит стильно и спортивно за счет заниженной крыши, уменьшенного заднего свеса, дверей без рамок и 17-дюймовых легкосплавных колес (положены только самым дорогим версиям). Уже в базовой комплектации шесть подушек безопасности, ABS, ESP, EBD, противобуксовочная система, климат-контроль, полный электропакет и т. д. Всего же комплектаций три. Самую щедрую отличают отделка салона кожей, люк с электроприводом, CD-чейнджер и т. д. На выбор два двигателя: 1,6 л (126 л.с.) и 2,0 л (156 л.с.). Столько же коробок передач: M5 и A4. За самую дешевую модификацию просят 679 900, за самую дорогую – 849 900 рублей. Чтобы подчеркнуть эксклюзивность модели, ее доверят продавать лишь трети дилеров. Тест – ЗР, 2009, № 12.

Еще одна новинка корейского производителя – новый «Спортидж». От простоватого предшественника здесь не осталось и следа. Команда дизайнеров придала автомобилю агрессивности. Он стал длиннее на 90 мм (всего – 4440), на 10 мм (до 2640) увеличилась колесная база, что пошло на пользу не только вместимости салона и багажника, но и ездовым повадкам. В отличие от соплатформенного «Хёндай-ix35», его позиционируют как более драйверский автомобиль, поэтому подвеска здесь жестче и настроена иначе. К сожалению, в жертву спортивности принесен клиренс – уменьшен до 170 мм. Выпускать машины будут в Корее и Словакии, наладят сборку и на калининградском АВТОТОРе. В предлагаемой для модели гамме двигателей два бензиновых и столько же дизельных (мощность – от 115 до 163 л.с.), их агрегатируют с 6-ступенчатой МКП или с АКП с таким же количеством передач. Привод полный или передний.

Самая неоднозначная мерседесовская модель – R-класс, симбиоз кроссовера и минивэна – предстанет в обновленном виде. Изменениям подвергли внешность, которую подогнали под нынешний корпоративный стиль. Может, хоть это поможет увеличить продажи, ведь за прошлый год было реализовано чуть больше сотни машин. Внутреннее убранство оставили практически без изменений. К нам будут завозить автомобили лишь с удлиненной колесной базой, дизельным и бензиновыми двигателями и только с полноприводной трансмиссией. Диапазон цен – от 2 690 000 до 3 550 000 рублей за автомобили «Особой серии». Еще одной новинкой станет новое люксовое купе CL, которое впервые представят мировой общественности.

Инженерам из «Мицубиси» долго не давал покоя успех «Кашкая», и на автосалоне в Женеве они, хотя и с большим опозданием, продемонстрировали свое видение компактного кроссовера. ASX наделен множеством талантов. К примеру, привод может быть как передним, так и подключаемым (автоматически или вручную) полным, дорожный просвет – 195 мм. Доступны бензиновые и дизельные двигатели (перспектива последних в России еще не определена), агрегатируемые с механикой или бесступенчатым вариатором. Прибавьте сюда щедрое оснащение, внушительный список опций, запоминающуюся внешность, простор в салоне (построен на платформе старшего «Аутлендера XL», от которого перенял трансмиссию, подвески, размеры колесной базы) и, главное, цены. Для России они еще не определены, но производитель уверяет, что его «паркетник» будет дешевле большинства одноклассников. Тест – ЗР, 2010, № 7.

Пожалуй, самым эпатажным и неординарным экспонатом среди серийных автомобилей будет ниссановский «Джук» – новый субкомпактный кроссовер компании (четвертый в модельном ряду), который позиционируют как альтернативу городским хэтчбекам B-класса. В нем совмещены вседорожные и спортивные задатки. За первые отвечают фирменный полный привод ALL-MODE 4×4-i с электронным управлением, знакомый по другим моделям фирмы (базовые модификации – переднеприводные), увеличенный клиренс, обвес из некрашеного пластика. За вторые – 1,6-литровый мотор с турбонаддувом (190 л.с.). Будет вариант и поскромнее – 117-сильный атмосферник такого же объема. Коробки передач – механические (пяти-, шестиступенчатые) или вариатор. В салонах дилеров машины появятся не раньше весны 2011 года. Тест – ЗР, 2010, № 4.

«Ниссан» привезет также новый «Патруль». Машины последнего, седьмого по счету, поколения выглядят не столь брутально, да и сугубо утилитарными их уже не назовешь. Неудивительно, ведь отныне главная цель – покорить люкс-сегмент и составить достойную конкуренцию «Ленд Крузеру 200». В салоне только мягкие пластики, кожа, дерево и алюминий. За проходимость отвечают многочисленные электронные помощники, в том числе система ограничения колебаний кузова (HBMC). Неразрезные мосты уступили место независимой пружинной подвеске. Хорошо, что хотя бы рамную конструкцию сохранили. В движение «Ниссан» приводит V-образное 5,6-литровое бензиновое «сердце» (405 л.с.), работающее исключительно с 7-ступенчатой АКП. В перспективе появление дизельной модификации. Продажи должны начать к концу месяца, тогда же объявят и цены. Тест – ЗР, 2010, № 5.

Внимание семейных автолюбителей привлечет компактвэн «Опель-Мерива». Необычные задние двери, открывающиеся против хода движения, не только привлекают внимание к машине, но и облегчают посадку и высадку, установку детских кресел и т. д. Всевозможные варианты трансформации салона позволят рационально использовать внутренний объем для перевозки пассажиров и грузов. К нам «меривы» приедут только с бензиновыми моторами объемом 1,4 л; один из них атмосферный (100 л.с.), прочие два – с турбонаддувом (120 и 140 л.с.). Альтернативы механическим коробкам передач не предусмотрено, что наверняка отпугнет часть потенциальных покупателей. Но производитель обещает со временем устранить этот пробел. Продажи «вагончиков» стартуют в конце этого года. Тест – ЗР, 2010, № 7.

«Пежо» порадует новым кроссовером собственной разработки – моделью 3008, построенной на базе хэтчбека 308. У них даже колесная база одинаковая, правда, первый длиннее на 90 мм за счет свесов. Французы позиционируют этот автомобиль как SUV, однако привод у него только передний. За улучшение проходимости отвечает система Grip Control (включает интеллектуальную противобуксовочную систему) с несколькими режимами работы, среди которых «стандарт», «снег», «грязь», «песок». Машины должны появиться в продаже после салона. Наряду с этим покажут стильное купе RCZ, недавно дебютировавшее на отечественном рынке.

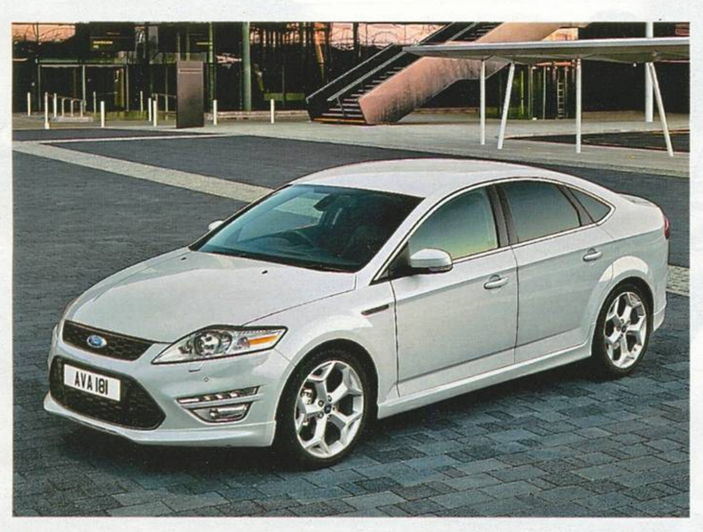
Впервые в мире перед публикой предстанет самый мощный дорожный «Порше» – модель 911 GT2 RS. По сравнению с «обычным» GT2 массу уменьшили на 70 кг (до 1370), а мощность 6-цилиндрового 3,6-литрового оппозитного битурбомотора с изменяемой геометрией турбины увеличили на 90 л.с. (до 620). Максимальный крутящий момент – 700 Н·м в диапазоне 2250–5500 об/мин. Удельная масса – 2,21 кг на каждую лошадиную силу. Разгон до 100 км/ч – за 3,5 с, до 200 – за 9,8 с, до 300 – за 28,9 с. Характеристики впечатляющие. При этом расход топлива в смешанном цикле – 11,9 л/100 км. За остановку отвечают керамические композитные тормоза (PCCB): спереди – с 6-поршневыми суппортами и дисками диаметром 380 мм, сзади – с 4-поршневыми суппортами и дисками диаметром 350 мм. Если есть лишние 11 500 000 рублей, становитесь в очередь, ведь всего будет выпущено 500 экземпляров.

Еще одна мировая премьера – «Рено-Латитьюд», пришедший на смену экстравагантному «Вель Сатис». Новый флагман компании построен на базе «Самсунга-SM5» (напомним, корейская компания принадлежит французскому производителю) и имеет внушительные габариты: длина – 4,89, ширина – 1,83, высота – 1,49 м. Линейку двигателей, в которую входят бензиновые мощностью от 110 до 205 л.с. и дизельные от 110 до 235 л.с., модель, скорее всего, разделит с «Лагуной». Основную ставку разработчики сделали на комфорт. В перечне оборудования – трехзонный климат-контроль, водительское кресло с массажем, двухрежимный ионизатор воздуха с ароматизатором, аудиосистема «Боуз», биксеноновые фары, система бесконтактного доступа и т. д. Приобрести машины можно будет уже этой осенью.

Специалисты «Субару» подготовили несколько новинок. Первая – кроссовер XV (на фото), построенный на базе хэтчбека «Импреза». Его отличают более жесткая подвеска, увеличенный на 30 мм клиренс, некрашеный пластиковый обвес, коричневый цвет в отделке интерьера и, конечно же, традиционный симметричный полный привод. В отличие от европейцев, которым доступен 2-литровый турбодизель, нам предложат только бензиновый 150-сильный атмосферник такого же объема. Вторая заинтересует любителей горячих автомобилей – это «Импреза WRX STI» с кузовом седан (европейская премьера). Спецификации для России пока неизвестны, но предполагаем, что они не сильно будут отличаться от американских. В Штатах эту модель уже продают, и под капотом у нее установлен 2,5-литровый горизонтальный оппозитник с турбонаддувом мощностью 305 «лошадей».

Компания «Сузуки» известна компактными автомобилями. Крупный «Кизаши» для нее новое слово. Машина выглядит эффектно, а начинка соответствует сегменту D. У нас «японец» будет представлен как в передне-, так и в полноприводном исполнении. Двигатель – единственный: объемом 2,4 л, 178-сильный. Его агрегатируют с 6-ступенчатой МКП или вариатором CVT с возможностью ручного переключения. Дополнительно инженеры работают над гибридным силовым агрегатом, который обещают представить в скором будущем. У дилеров «Кизаши» появится после салона.

Долгожданное пополнение в ряду всенародных автомобилей. Фольксвагеновский «Поло-седан» – несомненно, будущий бестселлер отечественного рынка. Собирают его на заводе компании в Калуге по полному циклу, включая штамповку (репортаж – в рубрике «Парк ЗР»). У автомобиля в базовом оснащении (399 000 рублей) две подушки безопасности, двигатель объемом 1,6 л (105 л.с.) и 5-ступенчатая МКП. В более продвинутых комплектациях предложат современный автомат с шестью передачами. Дорожный просвет, по сравнению с хэтчбеком, увеличен на 15 мм. Подробнее об автомобиле – в ЗР, 2010, № 7. Еще можно будет посмотреть на новые «Туран», «Фаэтон» и «Туарег». Не исключено, что привезут гибридную модификацию последнего.



Самой щедрой на дебюты будет площадка «Форда», где пройдет мировая премьера рестайлингового «Мондео». Автомобиль обновили снаружи и внутри, но главные изменения затронули технику. Так, в подкапотное пространство имплантировали последние разработки мотористов компании: 2-литровый (240 л.с.) бензиновый двигатель с турбонаддувом EcoBoost и 2,2-литровый (200 л.с.) дизельный Duratorq. Оба могут работать в паре с новейшей 6-ступенчатой трансмиссией PowerShift с двумя сцеплениями. Предложили множество интеллектуальных систем, в том числе автоматическое управление дальним светом, функцию предупреждения об уходе с занимаемой полосы, мониторинг слепых зон, камеру заднего вида и т. д. Среди опций – светодиодное освещение салона, спутниковая навигация, акустическая система премиум-класса. Машины будут доступны ближе к концу года. Пройдет также европейская презентация «Фокуса» последнего поколения с кузовом седан. Покажут и ранее не представленные у нас «Гранд С-MAX», рестайлинговые S-MAX и «Гэлакси», а также оснащенные АКП «Рейнджер» и дизельную «Кугу».

Среднеразмерный седан «Соната» шестого поколения (для некоторых рынков, включая наш, модели дали имя i45) дебютировал в декабре 2009 года на автосалоне в Лос-Анджелесе. В его облике и внутреннем убранстве воплощена новая дизайнерская концепция компании – «струящиеся линии». Очертаниями автомобиль похож на «Фольксваген-Пассат СС», но конкурировать ему придется прежде всего с «Тойотой-Кэмри» и «Хондой-Аккорд». Под капотом пропишут 4-цилиндровые двигатели семейства Theta II, включая версии с непосредственным впрыском топлива (GDI) и турбонаддувом. Помимо механической коробки передач, предложат 6-ступенчатый автомат собственной разработки. В конце года должна дебютировать гибридная модификация Blue Drive, в которой бензиновый агрегат работает в паре с электромотором, питающимся от литиево-полимерных батарей.

Главным на стенде «Шевроле» станет, скорее всего, долгожданный малыш «Спарк», который пришел на смену одноименной модели (по сути, перелицованному и усовершенствованному «Дэу-Матиз»). От смазливо-плюшевой внешности не осталось и следа. Автомобиль притягивает взгляды подчеркнуто агрессивным дизайном. Он прибавил в длину (до 3640 мм) и в ширину (до 1597 мм), что, учитывая его габариты, нелишне. Наряду с размерами «повзрослели» моторы: объем базового отныне – 1,0 л (68 л.с.), предусмотрен также 1,2-литровый (81 л.с.). Оба работают с 5-ступенчатой механикой. Автоматическая трансмиссия и 1,4-литровый двигатель пока только в планах. Выпуск модели обещают наладить на заводе компании в Узбекистане. Тест – ЗР, 2010, № 3.

Поклонники маскл-каров будут в восторге от культового «Шевроле-Камаро», который должен появиться в дилерских центрах весной будущего года. Описывать внешность автомобиля, победившего в номинации «Лучший дизайн» на конкурсе World Car Of The Year 2010, – занятие неблагодарное. Как говорится, лучше один раз увидеть. На выбор предложат два типа кузова: купе и кабриолет. Всю эту красоту приводит в движение V-образная «восьмерка» объемом 6,2 л с системой активного управления подачей топлива (AFM). За переключение передач отвечают 6-ступенчатые коробки. С МКП двигатель выдает 426 л.с., с АКП – «всего» 400 л.с. Не исключено появление на стенде компании еще одной «зажигалки» – заряженной модификации «Авео RS».

Мистер Совершенство

Настоящая автолегенда не обязательно имеет глубокие исторические корни. Пример тому – «Лексус» и его модель RX300. Люксовый кроссовер добрый десяток лет остается любимцем вторичного рынка. Об удивительно живучем автомобиле стоимостью около полумиллиона рублей размышлял Максим Приходько. Фото Георгия Садкова.

В начале двухтысячных Россия понемногу выходила из экономического кризиса образца 1998-го. На тогдашние 100 рублей на заправках наливали 12 л 92-го бензина, а на киноэкранах демонстрировался теперь уже культовый «Брат-2» – американские приключения Данилы Багрова. Прикоснуться к далекой Америке наяву мог почти любой, приобретя подержанный автомобиль с заокеанского рынка. Скажем, «Лексус-RX300» первого поколения. Даже сейчас, несмотря на широкий выбор породистых вседорожников, наш герой не сдал лидирующих позиций в строчках объявлений о продаже и по-прежнему считается одним из лучших, когда оценивают соотношение цена/качество.

Как правило, эти трехлитровые вседорожники с постоянным полным приводом попадали к нам из США, будучи, в силу особенностей тогдашних таможенных правил, трехлетнего возраста. Машина была популярна у угонщиков, поэтому первым делом смотрю ее документы. Конечно, кроссовер проверен владельцами салона-продавца, но лишний раз убедиться в легальности не помешает: первых хозяев таких вседорожников нередко выкидывали из машины!

Внешний вид выпущенного в 2000 году серебристого RX300 с заявленным пробегом 75 тысяч миль (примерно 110 тысяч км) почти как у авто с конвейера. Истинный ли это километраж – кто знает? «Отпескоструенная» решетка радиатора и помутневшие поликарбонатные фары говорят о том, что машина давно покинула дороги Луизианы, зато в курсе всех ямок на Ярославском шоссе. При помощи магнитного толщиномера обнаружил, что «Лексус» уже подставлял свой бок под краскопульт: почти вся правая сторона перекрашена. Правда, настолько хорошо, что на глаз незаметно. Вмяти-

на на заднем бампере – единственный, не считая мелких потертостей, видимый внешний недостаток.

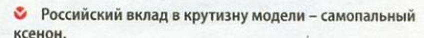
Продолжаю экскурсию по автомобилю. Кожаный салон сохранился на удивление хорошо. Поворачиваю ключ в замке зажигания, и трехлитровый бензиновый V6 приятно зашелестел под капотом. Йес! Самое время проверить работу электроприводов и климата – с ними можно хоть сейчас в полет. Встроенная магнитола удивила продолговатым отверстием – ах да, под кассету! А приемник настроен на американский диапазон частот. Но это меня не особенно расстроило, ведь в бардачке есть фирменный CD-чейнджер для любимой музыки. Там же обнаружил еще привет из Америки – кожаную папку с инструкцией к машине на английском. (Сразу вспомнилось: «Май кар кирдык» – так Багров объяснил американскому дальнобойщику, что случилось с его машиной.) Вообще, салон до того уютный, что выходить не хочется. Но я вышел, чтобы подключить сканер. Он проверил системы ABS и ESP: за десять лет никаких отклонений от нормы. И даже все четыре подушки безопасности, если верить тому же прибору, по-прежнему на страже. Не зря именно первое поколение RX300 занимало призовые места по надежности.

Теперь посмотрим, как обстоят дела у «мистера Совершенство» под капотом. Сразу обнаружил там архизапрещенную ныне вещь – блоки розжига ксеноновых ламп. Этот набор явно поставлен в России, дабы ярче освещать дорогу сквозь затертый пластик фар. Такие прожекторы, по мнению некоторых, придают солидности хотя и не новому, но престижному авто. Замена самопала стандартными узлами обойдется в 8 тысяч рублей с лишним, если заказать неоригинальный комплект из двух новых фар, либо в полных 18 тысяч при установке фирменных изделий. А что вы хотите, это же «Лексус»! Ремень ГРМ спокойно выхаживает 100 тысяч км. Замена его вместе с роликами потянет на 10–12 тысяч: примерно 5 тысяч стоят запчасти и чуть больше – сама работа.

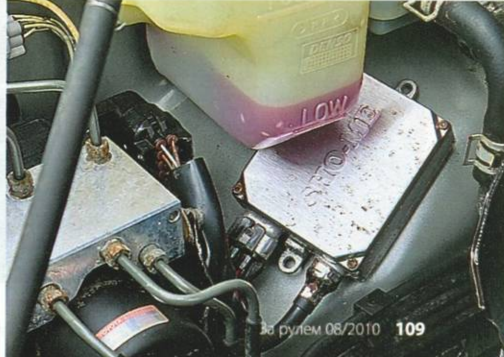
Осматривая машину на подъемнике, уделил особое внимание выхлопной системе. Клиренс у этого вседорожника приличный, но не выдающийся – 175 мм. Если предыдущий хозяин активно бороздил на «трехсотом» ту часть планеты, которая все еще не покрыта асфальтом, первым делом могла пострадать средняя часть глушителя. Новая стоит от 23,85 до 26 тысяч рублей. Можно найти подержанную, но хорошо сохранившуюся за 12 тысяч. У моего кандидата глушитель почти как с завода. Либо недавно меняли, либо хозяева ездили только по городу.

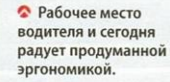
Согласно инструкции, допустимая глубина преодолеваемого брода – всего 300 мм. Если вода попадет в дифференциалы, в картер автомата и смешается с маслом, случится беда. Оценить состояние автомата получится и без дорогостоящих сканеров и прочих диагностических приборов – достаточно понюхать масляный щуп коробки.

Новый бампер стоит 9550 рублей. Но можно ездить и со старым – на скорость вмятина не влияет.



Российский вклад в крутизну модели – самопальный ксенон.





Рабочее место водителя и сегодня радует продуманной эргономикой.

Трудно поверить, что днище этого автомобиля пережило семь московских зим.

НАША СПРАВКА

Появившись на свет в 1998 году, люксовый кроссовер «Лексус-RX300» стал весьма популярным: первое поколение, выпускавшееся до 2003 года, разошлось по миру более чем полумиллионным тиражом. Вседорожник выпускали только в одной комплектации – без вариантов двигателей и коробок передач. Автомобиль с несущим кузовом построен на платформе легкового «Лексуса-ES». Редко, но встречается переднеприводная версия из Америки. Кроме того, можно найти праворульный аналог – «Тойоту-Харриер», имеющую некоторые отличия в части силовых агрегатов. Последняя практически не вызывает интереса у угонщиков.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ НА «ЛЕКСУС-RX300» В СТОЛИЧНОМ РЕГИОНЕ

Деталь	Стоимость, руб.
Задний сальник коленвала	600–1600 (в зависимости от продавца)
Средняя часть глушителя	26 000 (ориг.)/ 23 850 (неориг.)
Ремень ГРМ	1800–1950
Ролики и натяжитель (за комплект)	4850–5500
Фары	9120 (ориг.)/ 4070 (неориг.)
Задний бампер	9550

Американский пакет документов – лишний плюс при покупке. Заодно он расскажет, как жилось машине за океаном.

Если учуете явный запах горелого, агрегат «созрел». Еще один народный способ проверить его работоспособность – включить заднюю передачу из положения *P* (паркинг). Машина должна сдать назад плавно и без рывка, как в моем случае. Если у вас пойдет не так, приготовьте 65 тысяч за новые детали АКП плюс 15 тысяч за работу. И это еще недорого – новый агрегат в сборе стоит далеко за сотню тысяч! Раз уж машина на подъемнике, посмотрю задний сальник коленвала. Менять его тяжело, вдобавок с ценами форменная чехарда. Новая манжета стоит от 600 до 1600 рублей! Замена трудоемкая, оттого стоимость работы тоже пляшет: минимум – 15 тысяч, а максимум – 35 тысяч рублей! И опять мне повезло – подозрительных течей не обнаружил.

Наконец, самое приятное в покупке любого автомобиля – пробная поездка. Что вам сказать – вери, вери найс! Вседорожник, даром что за задним бампером много тысяч километров и миль, едет на все уплаченные деньги! По старой памяти такую машину не затирают в пробках. Или почти не затирают – на барышню в огромном японском пикапе я не в обиде. А расход! Двести с лишним «лошадей» на полном приводе скушали всего 13 л на сотне! Отлично даже по сегодняшним меркам. Вот в чем сила, брат!

Купил бы я такой аппарат? Естественно, и вот почему. Продавцы согласились скинуть немного за помятый задний бампер. После замены ремня ГРМ стоимость авто составит 506 тысяч рублей за более чем достойный экземпляр. При продаже я потеряю немного, зато сколько впереди впечатлений! А немалый транспортный налог лично меня не пугает – у многодетных отцов есть льготы от правительства Москвы. Так что я вновь буду первым парнем. И на деревне, и в городе. **ЗР**

Экземпляры из Америки идут с заводской тонировкой, удовлетворяющей требованиям российского ГОСТа.

Благодарим компанию «Автовэй» за помощь при подготовке материала.

С обновлением!

Японский люксовый бренд «Инфинити» представил модернизированную линейку своих моделей. В суть изменений вникал Евгений Борисенков. Фото Константина Якубова.

ЗОНТИК НА ЧЕТВЕРЫХ

Главная новинка – появление в российской гамме открытой машины. Кабриолет – это не просто автомобиль без крыши над головой, это иное мироощущение. По словам вице-президента европейского подразделения «Инфинити» Джима Райта, «G37 Кабрио» создан для разборчивого покупателя, ценящего в жизни все самое лучшее. Затея, судя по всему, удалась.

От стандартного купе открытая версия унаследовала «мускулистые» пропорции, но ее облик получился более гармоничным благодаря удлиненной крыше (автоматически убирается за 25 секунд).

В салоне множество узнаваемых по другим «инфинити» черт: панель приборов фирменного дизайна в виде двойной волны, аналоговые часы и многофункциональный центральный дисплей.

Под капотом кабриолета 3,7-литровый двигатель V6, способный выдать 333 силы, – самый мощный атмосферный агрегат в своем классе. На желания водителя он отзывается прогрессивно нарастающим ускорением, сопровождая его сочным звуком специально настроенной выпускной системы.

«Инфинити-G37 Кабрио»

Как и другие модели семейства, кабриолет комплектуют семиступенчатой автоматической коробкой передач, имеющей на пару ступеней больше, чем предыдущий агрегат. Полный набор различных режимов и возможность ручного переключения, разумеется, прилагаются.

Направить всю эту мощь в нужном хозяину направлении поможет русскоговорящая навигационная система Infiniti Connectiviti+ последнего поколения. Правда, терминология собеседницы порой оставляет желать лучшего, но заблудиться в трех соснах устройство не позволит.

Комплектация	Объем двигателя, л	Трансмиссия	Цена, руб.
Hi-Tech	3,7	7AT	2 499 000
Hi-Tech + wood	3,7	7AT	2 524 000
Hi-Tech + alum	3,7	7AT	2 524 000

«Инфинити-G25/37 седан»

ФОРМА И СОДЕРЖАНИЕ

Внешне седан серии G по сравнению с прошлым годом изменился не сильно – новые передний бампер, фары, решетка радиатора и пороги. Внутри дизайнеры лишь изменили облик центральной консоли, добавили новые оттенки в цветовую гамму интерьера да поменяли подсветку приборов с красной на белую.

Главные новшества скрыты в начинке: речь в первую очередь о моторах. В модельной линейке наконец появился автомобиль начального уровня – с задним приводом и новым 2,5-литровым двигателем V6 мощностью 222 л.с. Полноприводная версия теперь оснащается упомянутым выше 3,7-литровым двигателем (раньше было 3,5 литра и 306 сил), являвшимся доселе прерогативой двухдверного купе. Коробка передач отныне семиступенчатая, со спортивным режимом.

В перечень оборудования вошли новая навигация, мощная аудиосистема Bose с функцией объемного звучания, камера заднего вида, интеллектуальный круиз-контроль и множество других приятных и полезных вещей.

Комплектация	Объем двигателя, л	Трансмиссия	Цена, руб.
Sport	2,5	7AT	1 515 000
Hi-Tech	2,5	7AT	1 690 000
Sport	3,7	7AT	1 818 000
Premium	3,7	7AT	1 840 000
Hi-Tech	3,7	7AT	1 993 000
Elite	3,7	7AT	2 015 000

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ЗВЕНО

Компактный кроссовер «Инфинити-EX» вседорожником, пожалуй, не назовешь. Это скорее асфальтовый житель, хорошо адаптированный к нашим негладким дорогам и одетый согласно моде в костюмчик а-ля джип. Он тоже получил новый двигатель – тот самый 3,7-литровый V6 в паре с той же семиступенчатой АКП, которые совместными усилиями теперь разгоняют машину до сотни за 6,4 секунды! Без полного привода здесь не обойтись – не ровен час, забуксуешь на светофоре! Отныне в список стандартного оборудования авто входят камера заднего вида, порты для подключения iPod и USB, а также Bluetooth. В зависимости от комплектации EX может быть оборудован навигацией Connectiviti+, системой кругового обзора и активным круиз-контролем.

Комплектация	Объем двигателя, л	Трансмиссия	Цена, руб.
Elite	3,7	7AT	2 043 500
Hi-Tech	3,7	7AT	2 183 500

ВСЁ И СРАЗУ

«Инфинити-FX» – одна из самых красивых машин в классе больших вседорожников. К тому же, как полагается флагману модельного ряда, под завязку напичкана опциями. О том, что наряду с 5-литровым двигателем мощностью 400 л.с. теперь устанавливается и 3,7-литровый, вы, разумеется, догадались. Теперь то, чего вы не знаете. В базовое оснащение FX вошли усовершенствованная сигнализация с датчиком объема, система адаптивного освещения дороги, вентиляция передних сидений, камера заднего вида и много чего другого. С конвейера автомобиль обычно сходит на 20-дюймовых колесах, но теперь можно заказать и 21-дюймовые.

Привезли в Россию и люксовый вариант этого роскошного вседорожника – FX Limited Edition. Основное отличие от серийного собрата заключается в элементах отделки. Здесь даже карбон настоящий! Приобрести машину смогут всего 150 человек – таков объем ограниченной партии. Цена колеблется в интервале 3 256 500–3 875 500 рублей.

Комплектация	Объем двигателя, л	Трансмиссия	Цена, руб.
Elegance	3,7	7AT	2 490 000
Elegance + NAVI	3,7	7AT	2 630 000
Elite	3,7	7AT	2 690 000
Elite + NAVI	3,7	7AT	2 830 000
Hi-Tech	3,7	7AT	2 880 000
Hi-Tech	5,0	7AT	3 499 000

«Инфинити-FX»

«Инфинити-EX»

Служебное соответствие

Вячеслав Субботин

FIAT DUCATO 2,3 JTD

Изготовитель .... «Соллерс», Елабуга
Год выпуска 2009

В эксплуатации «За рулем» .... с сентября 2009
Пробег на момент отчета .... 20 тыс. км

Предыдущие публикации в журнале .... 2010, № 3

Чем дольше езжу на этой машине, тем больше ее уважаю – все здесь подчинено функциональности: возить много, быстро, экономично и с комфортом. С многоплановой задачей ФИАТ справляется на «отлично».

НОГИ ДЕРЖИ В ТЕПЛЕ

У строительного гипермаркета на меня с завистью смотрит хозяйственный люд с тачками, набитыми пачками ветонита и листами фанеры. Грузить и везти это добро на верхнем багажнике малолитражки, тем более в салоне, – удовольствие на любителя. А в «Дукато» стандартный лист 1500×3000 мм ложится запросто. Ряды пассажирских сидений можно не снимать, достаточно опустить спинки: дернул за веревочку – и всё. За лето я перевез столько габаритного груза, что его хватило бы достроить башню «Федерация» в Москва-Сити. А еще доставлял на пляж детей, своих и соседских... И не подозревал, сколько у меня транспортных забот! Когда ездил на легковушке, потребности в столь интенсивной логистике не возникало.

Зимой после погрузки (двери-то нараспашку) в салоне зябко – нужно много времени, чтобы согреть громадный салон. Инженеры техцентра ЗР хотят навесить скручивающуюся прозрачную шторку, отгораживающую ряд водителя. Вот бы этой опцией озаботились в «Соллерсе» – ширма наверняка станет востребованной.

Кстати, в схеме распределения тепла есть изъян: прекрасно обдувается левая стопа водителя, а правая «в тени». Приходится смещать ботинок влево-выше и давить на педаль газа краем подошвы – неудобно. Не позавидуешь в мороз пассажирам третьего ряда. Если перед ними усядутся другие, теплу салонной печки через этот заслон не пробиться.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ FIAT DUCATO (0–20 000 КМ)

Статья расхода	Цена, руб.
ТО-1 вместе с запчастями и расходными материалами (20 000 км)	6640
Зимние шины, 4 шт.	18 000
Дизельное топливо (средний расход – 10л/100 км)	40 000
Стоимость 1 км пробега	3,23

Летом огромный объем кузова во благо. Даже если машина без кондиционера (как в нашем случае), в салоне не жарко и при закрытых окнах. После длительной стоянки на солнце внутри тоже не сауна – предбанник. И все же хочется сбросить с себя лишнее, скажем, пиджачок, особенно пассажирам позади водителя. А крючков рядышком-то и нет. Хотя места для них на стойках хватает. Чуток неуютно пассажирам и оттого, что для них закрыт обзор через ветровое стекло. Передний ряд закреплен на 10-сантиметровом

приступочке, и задние оказались в низине. По сторонам же обзор что надо!

Немного портит интерьер обивка салона: простенькая она, из прессованного крашеного картона. Ясное дело, при частых погрузках его цепляют, задирают... Закрашивать? Все равно некрасиво.

Стоит приготовить краску и для кузова. И не только, как всем, для неизбежных сколов... При въезде в мой двор стоит цветочная палатка-прицеп. Объезжал ее – на тебе, раздался малоприятный скрежет. Зацепил, но где? До угла палатки метр, спереди и сзади чисто. Эх, дырявая моя голова – забыл, что машина-то высокая! Зацепил крышей козырек палаточки... Теперь смотрю не только вниз и по сторонам, но и вверх. Поездишь на «рослой» машине – узнаешь, сколько в городе опасных козырьков.

ОТКУДА ЛУЖА НА ПОЛУ?

На 12-й тысяче вылезли дефекты. Перестал выключаться один из двух плафонов в салоне. Терпимо: перещелкнешь пяток раз – сработает. Ремонт светильника отложил до первого ТО (20 000 км). В автосервисе плафон разобрали – конструкция ненадежная. Лампочка, если посветит и нагреется, может расплавить пластиковый элемент выключателя. Заводу нужно подобрать что-нибудь понадежнее.

В прошедшую зиму обильно выпадавший снег сгребали на обочины, пристраиваться на стоянку приходилось прыжками. «Дукато» отвоевывал место не хуже, чем бульдозер: крепкий бампер! А вот задние брызговики не сдюжили – отвалились оба. Хлипкое крепление, словно сделанное на скорую руку. Брызговики – российское требование к комплектации (за рубежом их устанавливают по желанию владельца). Я мог бы и сам их подтянуть, но не взялся за инструмент: брызговики перекрывают вентиляционные (сливные) отверстия в нижней кромке кузова. Подтяну – заглушу напрочь. Что с этим делать, подумаю. Но пусть подумает и «Соллерс».

Снег сошел – и «расцвел» направляющий элемент сдвижной двери: не выдержал воздействия противогололедного «рассола». Видать, то же случилось и на других «дукато»: завод отреагировал. Теперь направляющую анодируют по-иному, деталь неуязвима для коррозии. Было еще морозно, когда в одно прекрасное утро я обнаружил на коврике возле рулевой колонки незамерзшую лужицу. Тормозуха! Заглянул в педальный узел: главный цилиндр сцепления неисправен – протекает. Я под капот, проверить уровень жидкости, – в норме, даже не стал доливать. Контролируя его время от времени, так и дотянул до ТО. На СТО цилиндр поменяли на иной, уже измененной конструкции, в которой дефект, как меня уверили, устранен. Однако в педальном узле все осталось без изменений, а в нем-то и зарыта собака. Мы с механиками предположили: педаль давит на шток не строго по оси, а под небольшим углом, отчего возникает боковая сила; она прижимает манжету поршня к стенкам цилиндра, та довольно быстро изнашивается, отсюда и течь. Разобрали цилиндр – эти умозаключения подтвердились: манжета стерлась с одной стороны.

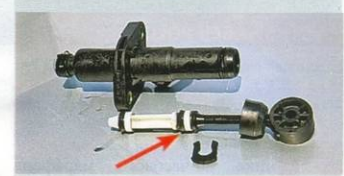
Вспомню еще казус – в назидание владельцам других «дукато». Прошедшая весна выдалась неожиданно быстрой и жаркой: 1 мая, а на дворе выше +20°С. Суматошные сборы на дачу, многокилометровые пробки, короткие участки свободного движения... Вдруг двигатель перестал отзываться на педаль газа. Взглянул на щиток, а на нем «кричит» аварийная лампа: двигатель перегрелся! По инстинкту владельца «Жигулей» мгновенно включил запасной контур. Зашумели вентиляторы радиатора печки, и стрелка поползла вниз по шкале. Проверил уровень антифриза – в норме. Значит, неисправен термостат или образовался нарост грязи на фронтальной плоскости радиатора. С тем и прибыл на СТО. И тут я обомлел: слесарь извлек лист поролона, служивший зимой экраном, защищавшим радиатор по всей его фронтальной плоскости. Это наши механики в начале зимы заслонили поролоном радиатор от встречного ветра.

«Дукато» в полной мере соответствует замыслу синтезировать свойства пассажирской машины и грузовичка. Сочетание компромиссное, но в данном случае удачное. По данным компании «Соллерс», цена 1 км на 140 тысячах пробега – 4,05 руб. В расчет включены затраты на ремонт и обслуживание, топливо, страховка, налог с владельцев и остаточная стоимость машины (разница между новой и поддержанной на 140 000 км пробега). Сравните: цена 1 км для легкового «ФИАТа-Албеа» (на 60 тысячах) повыше – 4,84 руб. Для рачительного хозяина, выбирающего для себя машину, – определяющий аргумент. ЗР

Первое ТО – на 20-й тысяче. Последующие – тоже через 20 000 км. Фильтр меняют по-европейски – через 30 000 км. Посмотрите на него: в России я ставил бы свежий гораздо чаще.

Стойки амортизаторов («Мак-Ферсон») поменять легко. Доступ к креплению верхних опор прост – через лючки в торпедо.

«Обработанная» противогололедным «рассолом», поржавела направляющая сдвижной двери. «Соллерс» улучшил защиту металла, и на новых машинах деталь уже не корродирует.



Главный цилиндр сцепления потек на 15-й тысяче: износилась наружная манжета поршня.

Плафон освещения салона немного расплавился и перестала гаснуть лампочка на 12-й тысяче.

Калужское время – 60 часов 200 минут

Антон Чуйкин,
Александр Кульнев (фото)

60 часов За рулем

VOLKSWAGEN POLO

Изготовитель .... «Фольксваген Груп Рус»	В эксплуатации «За рулем» ....с августа 2010	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска..2010		....2010, № 7

Представляем еще одного участника 60-часового марафона «За рулем»: «Поло-седан» производства калужского завода «Фольксваген». Таким образом, мы расшифровали первую часть заголовка. Что касается второй, 200 минут – как раз то время, что проводит «Поло» на сборочном конвейере в компании с другими машинами концерна. Мы побывали на предприятии всего через неделю после старта производства «Поло», когда за день их собирали не больше пяти (всего с конвейера сходит около 200 машин ежедневно). И один из этой пятерки станет нашим – вот этот, красный, с номером кузова 77. Проследим, как он появлялся на свет.

Четыре автомобиля производят в Калуге по технологии полного цикла: две модели «Шкода» – «Октавию» и «Фабию», а также «Фольксваген-Тигуан» и «Поло-седан». Здесь рождается основа, каркас кузова: в одном из четырех кондукторов фиксируются детали, к ним протягивают клешни сварочные роботы, сноп искр и… Стоп, надо сделать очень важное отступление.

«Поло-седан» – первая российская иномарка, детали для которой штампуют здесь же. Соседнее с «Фольксвагеном» производство – СП «Гештамп-Северсталь». Это десятки штампов общей стоимостью 90 млн. евро, мощнейшие прессы, которые делают 99% кузовных деталей. Пока около 10% из них выполнены из российской стали, но в будущем доля возрастет до половины. Готовые комплекты практически сразу поступают на сварку…

…чтобы стать основой будущего «Поло». На кондукторе написано *Polo* – а если следом нужно будет варить другую модель, этот кондуктор уедет вверх, уступив место одному из трех других. Роботы, естественно, остаются на месте – на то они и обучены делать любой из четырех кузовов. Потом к кузову приварят крышу, навесят двери, и он поедет на окраску, чтобы обрести один из семи цветов (если это «Поло»; полная же палитра – 13 оттенков). Вход посторонним туда воспрещен.

Как и на любом крупном автомобильном производстве, здесь есть участки подсборки. На этом собирают панель приборов (на фото – торпедо нового седана). Кстати, сейчас на заводе работают 2800 человек, еще три сотни проходят обучение. К концу года, когда на производстве полного цикла заработает вторая смена, численность персонала составит 3500 человек.

Сборочный конвейер разделен на 100 тактов, на каждом машина проводит около двух минут. Всего на сборке около 300 операций, не считая дополнительных участков (панель приборов, колеса и т. д.) Чтобы человек быстро и хорошо собирал автомобили, его надо обучить и обеспечить ему необходимые условия. Например, придумать вот такое хитрое кресло, на котором сборщик ловко заезжает в кузов, – всё под рукой, и работать сидя удобно.

КОМАНДА МАРАФОНЦЕВ

Первенство «60 часов «За рулем» – не только поэзия максимальной скорости, но и тяжелая работа. Выполнить ее хорошо и безопасно помогают наши партнеры: шины для марафона (а мы износим по два комплекта) предоставляет компания Goodyear, легкосплавные диски – K&K. Бензин А95 предоставит компания «Татнефть». Спасибо, коллеги!

Автомобили-участники согласно регламенту подбираются из числа произведенных в России. В этом году нам везет с новинками: на старт приглашены «Рено-Сандеро» (ЗР, 2010, № 5, 7), фольксвагеновский «Поло-седан» и «ФИАТ-Линия». О новинке из Набережных Челнов – в следующем номере.

Отчет о марафоне читайте в октябрьском «За рулем», прямые репортажи – на сайте zr.ru.

Все машины после сборки отправляются на заводской трек: несколько кругов по неровностям, проверка ABS на скользком базальте и т. д. Несмотря на многоступенчатый контроль качества в процессе производства, есть еще служба аудита. Аудитор Игорь Лихицкий: «Мы берем уже готовый к отправке в сбыт автомобиль и подвергаем доскональной проверке всё – от качества поверхностей до работы коробки. После ездового теста – в световую камеру, где на ощупь проверяем все соединения. Полный аудит занимает весь день. Нет, надавить на меня никто не может, мы подчиняемся только заместителю директора по качеству. Всё в порядке, получайте свой «Поло»!».

Дитмар Корцекова, руководитель «Фольксваген Груп Рус», поздравляет главного редактора с обновкой: российский «Фольксваген», мотор 1,6 л, 105 л.с., комплектация «Хайлайн», цена – 534 400 рублей. «Мы начали со сборки пяти «Поло» в день, но это число быстро вырастет до 70. В нынешнем году концерн рассчитывает продать в России 130 тысяч машин разных марок, из них 90 тысяч будут собраны на местном заводе. Он рассчитан на выпуск 150 тысяч машин ежегодно, и можно увеличить мощность вдвое». Серьезная заявка, которую мы с удовольствием поддержим, устроив машине серьезную проверку. Теперь наша очередь приглашать: добро пожаловать на полигон, где в компании с двумя соперниками «Поло» предстоит пройти непростые 60 часов максимальных нагрузок. До встречи в Дмитрове!

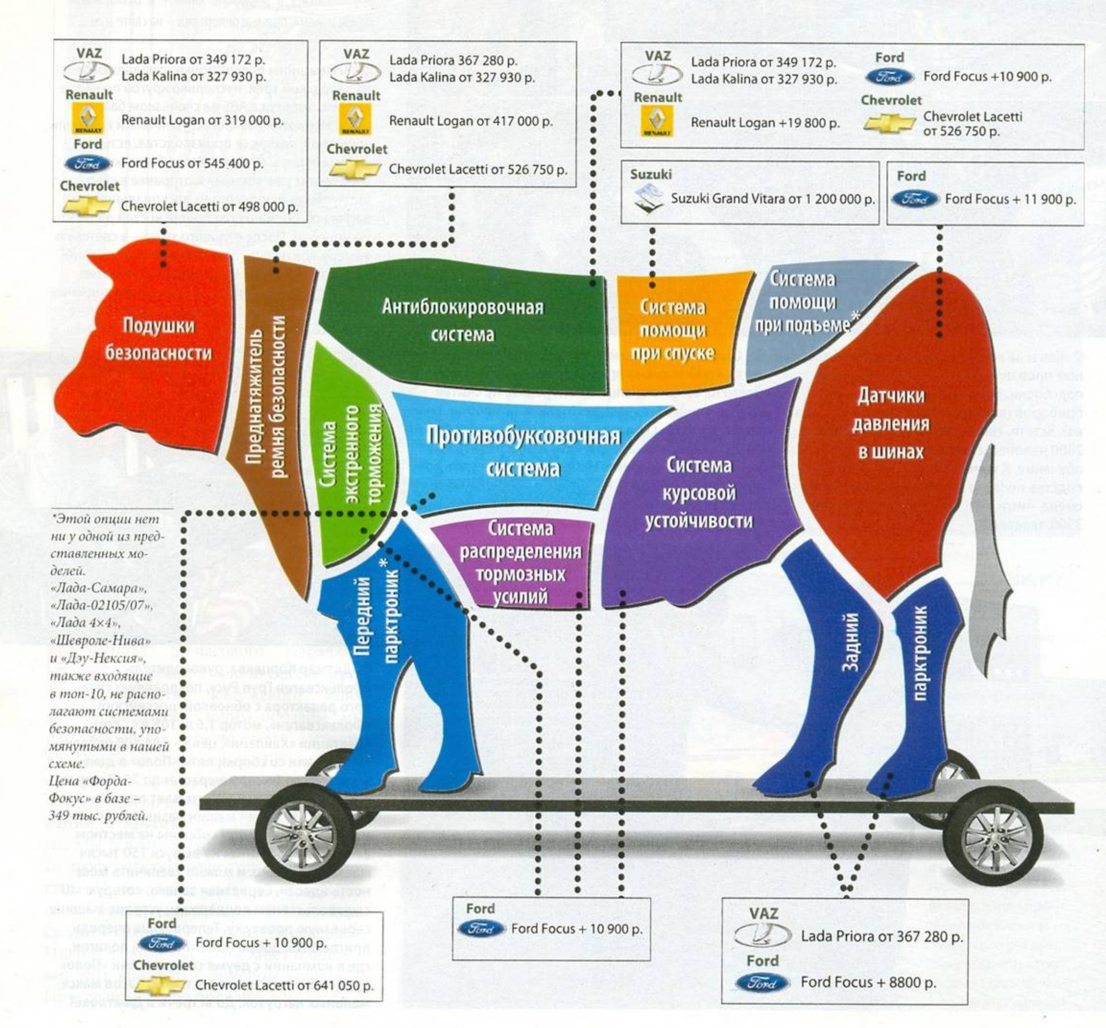
БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Полуфабрикаты

Сколько стоит безопасный автомобиль? Ответ на вопрос искал Максим Приходько.

Даже не будучи шеф-поваром, каждый знает, что для шашлыка нужны грудинка или вырезка, а не костец или пашина. При выборе нового автомобиля большинство интересуется опциями, определяющими комфортность или украшающими машину. На самом же деле куда полезнее выяснить, какими системами безопасности располагает приглянувшееся авто. А главное – сколько стоят все эти ABS и ESP.

Мы сравнили десять самых продаваемых в России (по данным Ассоциации европейского бизнеса) автомобилей. В случае, если какую-либо «безопасную» опцию нельзя докупить отдельно или в пакете с другими, мы указали стоимость минимальной комплектации, где она присутствует. Те аксессуары (вроде хрестоматийного парктроника), которые дилер устанавливает самостоятельно – в обход завода-изготовителя, во внимание не приняли.



*Этой опции нет ни у одной из представленных моделей. «Лада-Самара», «Лада-02105/07», «Лада 4×4», «Шевроле-Нива» и «Дэу-Нексия», также входящие в топ-10, не располагают системами безопасности, упомянутыми в нашей схеме. Цена «Форда-Фокус» в базе – 349 тыс. рублей.

Свое, да не задаром

Смотр-конкурс условий техобслуживания различных авто продолжаем по прежней методе: ТО машины в минимальной комплектации проводим на официальных станциях марки, соблюдая предписанную производителем периодичность. Расходники и запчасти используем оригинальные – рекомендованные заводом-изготовителем. Детали, подверженные естественному износу, в стоимости ТО не учитываем.

Невзирая на российское происхождение «Ниссана-Теана», обслуживание этого автомобиля оказалось самым дорогим в этом тесте – стоимость запчастей, расходников и нормочасов явно завышена. На каждом четном ТО, помимо масла с фильтром, меняют также салонный и воздушный фильтры, свечи зажигания и тормозную жидкость. Самое дорогое обслуживание – шестое: в дополнение к предыдущему списку здесь заменят охлаждающую жидкость и масло в коробке передач. Записываться на прием лучше дня за два. На работу мастера отводят от 3 до 5 часов (больше всего времени займет опять же шестое ТО). Обслужить «Ниссан» готовы более чем в 50 городах России.

А вот уход за другим автомобилем отечественной сборки – «Тойотой-Кэмри» обходится существенно дешевле. К сожалению, умеренную стоимость запчастей и расходников нивелирует небольшой межсервисный интервал. На первых трех ТО заменят масло, масляный и салонный фильтры, проведут диагностические и инспекционные работы, на четвертом – поменяют воздушный фильтр и тормозную жидкость, на восьмом сделают то же самое и заменят топливный фильтр. Очередей в сервис не наблюдается, попасть на обслуживание можно на следующий день после звонка дилеру. Время, отведенное на ТО, колеблется от 2,5 до 4 часов. Дилерские станции находятся более чем в 100 городах страны.

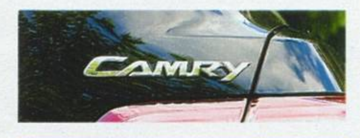
Третью строчку нашей таблицы занимает представитель Швеции –

НАША СПРАВКА

Цену технического обслуживания определяем по данным профильных дилерских центров: обзвонив несколько станций, выводим среднее арифметическое значение для каждого ТО. Просуммировав результаты по каждой модели, получаем общую сумму затрат до пробега в 100 000 км. С 2008 года компания «Вольво», учитывая специфику эксплуатации автомобилей в российских условиях, увеличила межсервисный интервал на весь модельный ряд с 15 000 до 20 000 км. Это сэкономило владельцам не только время, но и деньги.

NISSAN TEANA 2,5 CVT

ТО-1 (15 000 км)	6700 руб.
ТО-2 (30 000 км)	22 800 руб.
ТО-3 (45 000 км)	8300 руб.
ТО-4 (60 000 км)	26 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	9700 руб.
ТО-6 (90 000 км)	33 140 руб.
ИТОГО	**106 640 руб.**



TOYOTA CAMRY 2,4 МКП

ТО-1 (10 000 км)	8407 руб.
ТО-2 (20 000 км)	8759 руб.
ТО-3 (30 000 км)	8407 руб.
ТО-4 (40 000 км)	12 469 руб.
ТО-5 (50 000 км)	8407 руб.
ТО-6 (60 000 км)	8759 руб.
ТО-7 (70 000 км)	8407 руб.
ТО-8 (80 000 км)	21 319 руб.
ТО-9 (90 000 км)	8407 руб.
ИТОГО	**93 341 руб.**

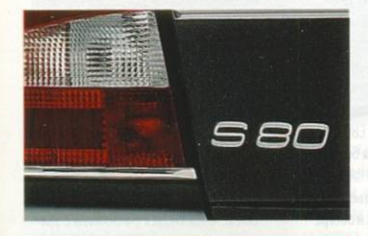
Автомобили, собранные на российских заводах, в обслуживании зачастую дороже импортных аналогов – в этом убедился Игорь Теременко.

«Вольво». С дороговизной запчастей, а также услуг механиков отчасти примиряет солидный, 20-тысячный интервал. На каждом без исключения ТО меняют масло, масляный, воздушный, салонный и топливный фильтры, на третьем заменят еще и тормозную жидкость. Записываться стоит заранее, за два-три дня. На профилактику автомобиля уйдет от 3 до 4 часов. Список дилерских центров весьма короток: их не больше тридцати.

Содержать «Ситроен» чуть дешевле, нежели «Вольво». У этой марки разумный межсервисный пробег, недорогие запчасти, но дорогие нормочасы. Масло, масляный, воздушный и салонный фильтры меняют на любом ТО. При каждом четном посещении меняют свечи зажигания. На четвертом ТО заменят ремень ГРМ вместе с роликами. Чтобы попасть на обслуживание в удобное время, лучше записаться за два дня, на выходные – за четыре. На территории России автомобили готовы принять более 40 фирменных СТО.

Победитель нашего теста – изготовленная в Калуге «Шкода-Суперб». Цены на расходники и запчасти, а также на работу ремонтников вполне демократичные. В ходе третьего ТО, помимо масла и масляного фильтра, заменят также фильтр климатической установки, при четвертом поменяют свечи зажигания, топливный фильтр и выполнят ряд диагностических работ. На шестом обновят тормозную жидкость. Ажиотажа в сервисах нет, однако планируйте визит к дилеру хотя бы за день. Получить исправный автомобиль можно через 3–4 часа. Специализированные станции расположены более чем в полусотне городов.

Как видите, российская прописка производства далеко не всегда гарантирует адекватную стоимость обслуживания. А жаль, расходы на эксплуатацию тоже неплохо было бы локализовать. **ЗР**



VOLVO S80 2,0 МКП

ТО-1 (20 000 км)	16 500 руб.
ТО-2 (40 000 км)	17 650 руб.
ТО-3 (60 000 км)	21 000 руб.
ТО-4 (80 000 км)	14 000 руб.
ИТОГО	**69 150 руб.**

CITROEN C5 1,8 МКП

ТО-1 (15 000 км)	7130 руб.
ТО-2 (30 000 км)	9500 руб.
ТО-3 (45 000 км)	11 000 руб.
ТО-4 (60 0000 км)	16 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	8000 руб.
ТО-6 (90 000 км)	11 000 руб.
ИТОГО	**62 630 руб.**

SKODA SUPERB 1,8 МКП

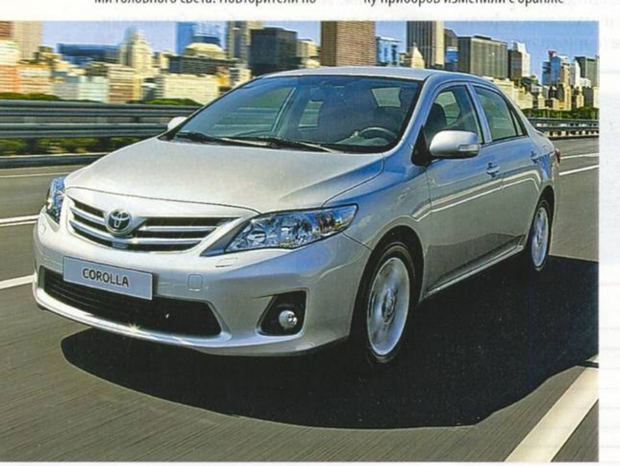
ТО-1 (15 000 км)	6500 руб.
ТО-2 (30 000 км)	8000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	9500 руб.
ТО-4 (60 000 км)	14 800 руб.
ТО-5 (75 000 км)	8778 руб.
ТО-6 (90 000 км)	10 100 руб.
ИТОГО	**57 678 руб.**

Для влюбленных в авто

Именно им, по словам Франсуа Пуарье, главы представительства «Пежо» в России, адресовано новое купе RCZ (ЗР, 2010, № 6). На выбор предлагают две версии, обе с моторами 1,6 л – мощностью 156 и 200 л.с. Двигатели работают в паре с шестиступенчатой МКП. Гидромеханический автомат появится в течение года на машине с менее мощным мотором. Возможно, привезут и дизель, но это зависит от спроса на модель. Пока же планируют продавать около 100 стильных двухдверок в год. Цены начинаются с 1 340 800 руб., а 200-сильная модификация обойдется в 1 442 000 руб. Новинка составит конкуренцию БМВ 1-й серии (от 1 102 000 руб.) и «Ауди-ТТ» (от 1 518 200 руб.).

Макияж «Короллы»

В начале лета к дилерам приехала обновленная «Тойота-Королла» десятого поколения. Автомобиль получил иной бампер вкупе с решеткой радиатора и более изящными фарами головного света. Повторители поворотов теперь встроены в зеркала. В новых фонарях появился дополнительный сектор лампы заднего хода. В интерьере царит спортивный стиль: руль чуть подрезали снизу, подсветку приборов изменили с оранжевой на белую, а на сиденьях сделали цветные вставки.



Каждый из двух предлагаемых для автомобиля двигателей – 1,33 л (101 л.с.) и 1,6 л (124 л.с.) – агрегатируют с 6-ступенчатой коробкой передач. Кстати, рабочий цилиндр сцепления и выжимной подшипник объединили в один узел, что повысило информативность механизма. Любителям АКП предлагают 4-ступенчатый автомат, работающий с двигателем 1,6 л. Комплектаций четыре: «Комфорт» за 599 000 руб., «Комфорт плюс» за 647 000 руб., «Элеганс» за 749 000 руб. и «Престиж» за 797 000 руб. В самой минимальной есть ЭУР, кондиционер, ABS, EBD, фронтальные и боковые подушки безопасности водителя и переднего пассажира, передние электростеклоподъемники, зеркала с электроприводом и обогревом, CD/MP3-магнитола и прочее. Самая упакованная версия порадует панорамным зеркалом со встроенным монитором камеры заднего вида. Новинку окрашивают в один из восьми цветов, два из которых новые: синий и красный металлики.

ПРИЦЕНИСЬ К НОВИНКАМ

«Хёндай» продолжает расширять дилерскую сеть. В нынешнем году планируют открыть порядка 20 центров по всей России. После окончания строительства завода под Санкт-Петербургом сеть будет отвечать всем требованиям «Хёндай», касающимся реализации новых машин в нашей стране. На сегодняшний день в 69 городах работает 118 центров компании.

Ценителей скорости ждет французская «зажигалка» – «Рено-Клио RS» с 2-литровым 203-сильным мотором. Машина с климат-контролем, системой стабилизации и ЦЗ стоит от 903 000 руб. Дополнительно можно заказать цвет металлик, сиденья «Рекаро» и возможность пуска двигателя без ключа.

Модели «Форд» 2010 года – новые S-MAX и «Гэлакси» проходят сертификацию TÜV на отсутствие аллергенов в салоне. (Процедура предусматривает исследование более 100 материалов и компонентов.) В случае успеха они присоединятся к восьми моделям автоконцерна, которые уже имеют такой документ. Это новая «Фиеста», «Фьюжн», «Фокус», C-MAX, «Куга», «Мондео», S-MAX и «Гэлакси». Для всех новых автомобилей марки «Форд» получение подобного сертификата станет обязательным.

Дилеры принимают заказы на пикап «Форд-Рейнджер» с автоматической трансмиссией. Она будет работать с дизелем Duratorq TDCi объемом 2,5 л. В базовой комплектации пикапа: ABS, ГУР, электростеклоподъемники, 16-дюймовые легкосплавные колеса. Цены на машину с АКП начинаются с 1 280 000 руб.

Индивидуалистам

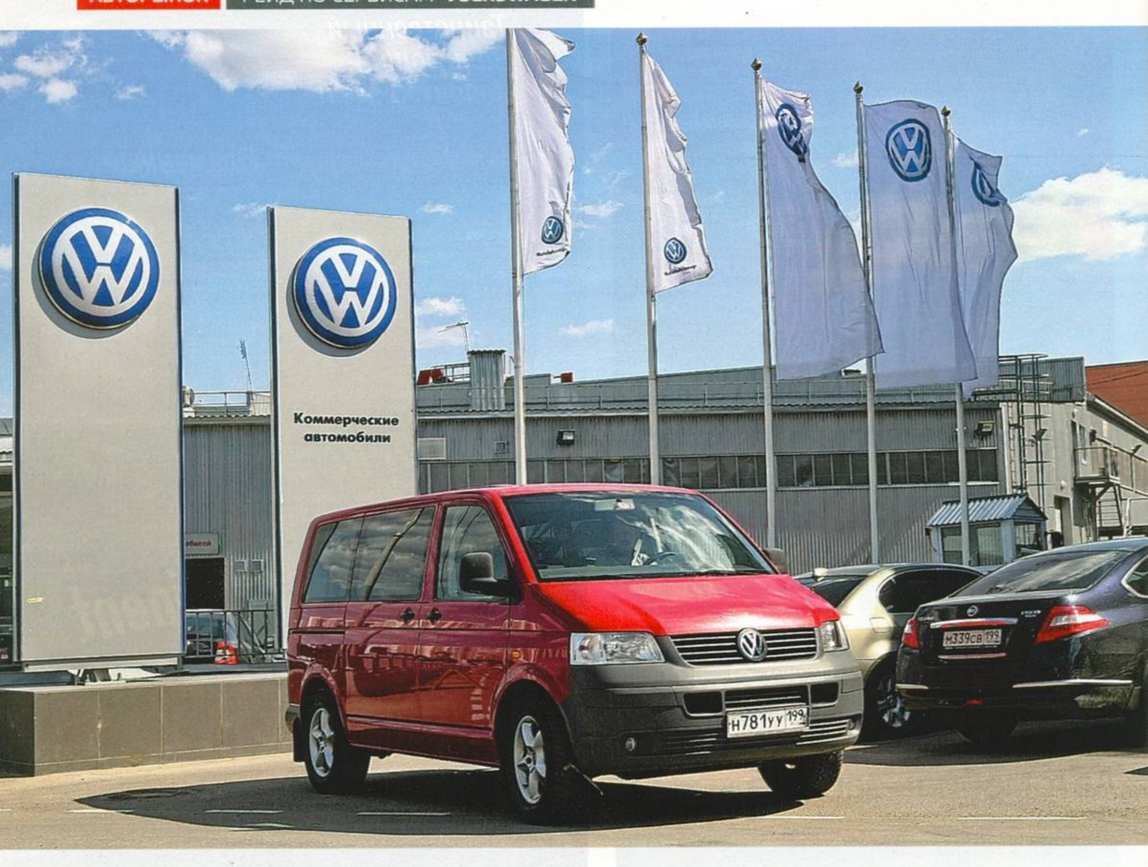
С начала лета у дилеров появились новые серии «Форда-Фиеста» – Black&White и Titanium X. Автомобиль первой серии можно заказать в черном или белом цвете кузова, с 16-дюймовыми литыми колесами также черного или белого цвета и заводской тонировкой стекол. В базовой комплектации – усилитель руля, ABS, две подушки безопасности, кожаная отделка руля, CD/MP3-магнитола и прочее. В списке опций: борткомпьютер, камера заднего вида, климат-контроль и прочее.

Titanium X порадует музыкальной системой Sony – Premium Sound с матричным дисплеем, четырьмя динамиками, входами USB и AUX. В комплектации 16-дюймовые колеса, ABS, климат-контроль, борткомпьютер, ЦЗ, кожаная отделка руля и система пуска двигателя кнопкой Ford Power.

Цены начинаются с 585 500 рублей.

Автомобиль-загадка

Для презентации первых калининградских автомобилей модели «Шевроле-Авео» выбрали весьма необычный формат – ночной «квест» по Москве. Желание таким образом привлечь внимание к машине понятно, ведь российский вариант не претерпел никаких существенных изменений по сравнению со своим корейским близнецом. Седан с мотором 1,4 л мощностью 100 л.с. не подвел – несмотря на задумчивый автомат с длинными передаточными числами, он позволял держаться в лидерах насыщенного пятничного потока, причем на двухчасовую гонку по ночной Москве ушло чуть меньше четверти бака. Кстати, такой автомобиль можно приобрести за 521 780 руб. (513 880 руб. – цена машины с АКП, за серебристый металлик – 7900 руб.).



Обратная сторона фасада

Снаружи дилерские центры «Фольксвагена» сомнений в солидности учреждения не вызывают. Одно слово – фирма! О том, что происходит внутри, рассказывает Игорь Теременко.

Итоги визитов на СТО мы оценивали по показателям, приведенным в таблице. А ради наглядности несколько нехитрых дефектов добавляли от себя: до опасного предела снижали уровень тормозной жидкости, сбивали настройку фар и откручивали одну из колесных гаек. Цифры приведены в графе «Итого». Ниже – наши к ним комментарии.

ОСТРОВ НЕВЕЗЕНИЯ

На площадке перед зданием «Автотрейд АГ», что на московской Нагатинской улице, всегда многолюдно. Еще бы – парковка для сотрудников, посетителей салона и клиентов автосервиса расположена прямо у крыльца. Здесь же, практически не вставая со стула, мастера занимаются приемкой и выдачей авто, что, очевидно, позволяет им сэкономить немало времени. Нам, например, пришлось прождать всего полтора часа сверх обещанных двух. Еще полчаса ушло на вручение подарка – литровой канистры с моторным маслом. Виновным, едва не сорвавшим торжественное мероприятие, признали кладовщика, не вовремя отправившегося в столовую. Нашли что сказать и по поводу отвратительно вымытой машины: мол, наемные гастарбайтеры лучше не умеют. А будете настаивать, смоют грязь вместе с краской. Так что радуйтесь, вам еще повезло! Пришлось согласиться, тем более что иных причин порадоваться не нашлось. Ничего, кроме отсутствующей гайки, здесь не нашли, хотя 67 рублей за 100 граммов тормозной жидкости в смету включили. Вписали в нее и 1521 рубль за инспекционное ТО, между тем как сервисная книжка предписывает проводить процедуру раз в год или через каждые 30 тысяч километров пробега (нашему автомобилю далеко и до того, и до другого).

Низкий уровень тормозной жидкости внимания специалистов, увы, не привлек.

Отсутствие гайки крепления колеса всерьез воспринимают далеко не все дилеры.

Регулировали ли на авто световой поток, легко определить по положению корректора фар – работу проделывают в нулевом положении.

Хуже, конечно, не стало, но могли же предупредить!

СЕБЕ НА УМЕ

Первое впечатление о техническом уровне специалистов «Фольксваген Центр Запад» (Москва) можно получить уже у стола приемщика, где красуется изготовленный в фирменном стиле плакат, призывающий посетить местный шиномонтаж. Судя по его содержанию, мастерам нипочем даже колеса «19-го радиуса»! Пора бы сотрудникам уважаемой фирмы научиться читать маркировку и разбираться, где размер, а где конструкция шины (индекс R19 означает: шина радиальной конструкции, ее посадочный диаметр – 19 дюймов). Столь же нестандартно здесь подошли к оценке стоимости помывки авто: вода и процесс вроде бы бесплатны, но вот за шампунь и протирочную ветошь требуется заплатить. Поглядеть, как на этом фо-

Имеет ли право охранник на территории потребовать у клиента оплаченный заказ-наряд? В «Автотрейде АГ» полагают, что да.

не выглядит прейскурант в столовой, не удалось – перекусить клиентам рекомендуют в близлежащем торговом центре. Многие соглашаются, о чем свидетельствует протоптанная через грунтовый газон тропа. Радует, что дилер не сообразил сэкономить таким же образом на туалете. В обещанные сроки мастера уложились, а вот скрытых дефектов не нашли, хотя в этот раз лампу уровня тормозной жидкости мы отключать не стали – хоть какая-то подсказка. Увы, не помогла.

НА НОВЫЙ ЛАД

Интересное новшество практикуют в «Фольксваген Центр Варшавка» (Москва): мастер-приемщик появляется на рабочем месте лишь по требованию заказчика. Правда, информация о передовом методе отсутствует, отчего нам пришлось созерцать пустой стул целых 15 минут – пока возмущенная очередь не потребовала объявить пропавшего в розыск. Зато после он трудился споро и правильно, не поленившись сопроводить нас (по нашему хотению) в ремонтную зону. Здесь мы могли наблюдать довольно редкую в наших сервисах картину: масло в мотор заливали не из магазинной тары, а через пистолет маслораздаточной колонки! Теперь клиенту не придется оплачивать и возить в багажнике банку с излишками «на долив»! Этим забота о посетителях не ограничилась – в зоне ожидания мы обнаружили столовую с умеренными ценами и обильным меню. Сытный обед несколько сгладил впечатление об итогах визита – а поводов для огорчения было немало. Как, например, в контрольном листе могла появиться отметка об измеренной толщине тормозных колодок, если «секретка» колес все время покоилась в кармане владельца? Да и наши «загадки» так никто и не разгадал.

ОПАСНЫЙ СОСЕД

Соседство с российским производителем дилерская фирма «Автоштадт Калуга» эксплуатирует на все сто: автомобили мало что от официального дилера, так еще и прямо с завода. Вот только последнему это знакомство вряд ли на пользу: скажи, кто твой друг... Начнем с того, что при строительстве сервиса здесь забыли соорудить мойку! Так, по крайней мере, объяснил свой отказ помыть машину мастер-приемщик. Не позаботились и о хлебе насущном: персонал ездит обедать в город, в распоряжении клиентов один-единственный кулер без стаканов. Туалет в этих условиях вряд ли понадобится, но если что, отыскать нужную дверь, снабженную

«Фольксваген Центр Запад»: некоторые потребности клиентам предлагают удовлетворить в торговом комплексе по соседству.

«Фольксваген Центр Варшавка» – страна неиспользованных возможностей.

«Автоштадт Калуга»: близость к производителю – еще не гарантия качества.

Указатель через 50 метров после поворота – чисто калужское изобретение.

лишь порядковым номером, без посторонней помощи невозможно.

Зато персонал работает как часы. Быстренько заменив все масла и фильтры, машину оставили стоять на подъемнике (именно стоять, так как оба они платформенные) до истечения объявленного срока окончания ТО. Все это мы наблюдали своими глазами – через сломанную дверь из салона в цех. Толщину тормозных накладок и уровень одноименной жидкости мастер определил по горящим индикаторам: мол, и то и другое надо менять, но пока ездить можно. Особенно если не обращать внимания на тревожный звонок, сопровождающий каждое нажатие на педаль тормоза. Регулировку света сервисмены выполнили (вернее, сымитировали выполнение) только по нашей просьбе, а отсутствующую гайку, разумеется, не нашли, хотя деньги за незаказанный инспекционный сервис взяли. А в завершение предложили подписать акт, содержащий отказ от всех возможных претензий. Конец – делу венец! Или концы в воду?

МОКРОЕ ДЕЛО

«Фольксваген Центр Внуково» мы посетили едва не на следующий день после открытия. Мастер осматривал машину на улице под дождем – и это при наличии отменно оснащенного помещения для приемки авто! Побоялся, наверное, запачкать новенькое оборудование. Ведь от добровольной помывки (иной здесь не предусмотрено) мы решительно отказались – выложить 800 (!) рублей за такую услугу может только сумасшедший. Провести здесь, по заявлению приемщика, нам предстояло два с половиной часа. Ожидание оказалось довольно комфортным – в здании нашлись и диваны у телевизора, и вполне приличный буфет. Впрочем, такой вариант проведения досуга мы сочли безальтернативным: трансфер до метро предлагают в один конец, пешее же возвращение в сервис, расположенный далеко за пределами МКАД, энтузиазма не вызвало. Возможно, зря, поскольку ждать получения автомобиля пришлось лишний час. И было бы во имя чего! Чтобы заплатить за пресловутый инспекционный сервис и убедиться, что из заложенных нами дефектов обнаружено только отсутствие гайки колеса?

Разумеется, все не так уж плохо – машины нам все-таки обслужили, замечания касаются в основном мелочей: где-то заставили переплатить за инспекционный сервис, где-то сэкономили на сервисной наклейке, где-то на мойке, где-то на столовой. Где-то сделали не все работы из перечня – дескать, что может случиться с новой машиной? Думаем, что продукция заводов «Фольксваген» и с таким сервисом проживет достаточно долго. Но нам кажется, если прибил на фасад именитый герб, изволь соответствовать – за пустой знак деньги не платят. **ЗР**

Редакция благодарит компанию «Пилот-Авто» за предоставленные автомобили.

В «Фольксваген Центр Внуково» больше заботятся о сохранности оборудования.

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Автотрейд АГ»	«Фольксваген Центр Запад»	«Фольксваген Центр Варшавка»	«Автоштадт Калуга»	«Фольксваген Центр Внуково»
Удобства для клиентов					
Указатели на прилегающих улицах	–	–	–	–	–
Парковка для клиентов	+	+	+	+	+
Трансфер	+	–	–	–	–
Дилерский этикет					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	–	+	+
Внимание к клиенту	+	+	+	+	+
Общение с клиентом во время ремонта	+	+	+	+	+
Соблюдение регламента работ					
Соответствие заявленного и действительного платежей*	–	+	+	–	–
Продолжительность ТО в сравнении с заявленным временем	–	+	+	+	–
Полнота ТО	+	+	–	–	+
Исправление незаявленных дефектов					
Завернуть гайку колеса	+	–	–	–	+
Регулировка света фар	–	–	–	–	–
Долив тормозной жидкости	–	–	–	–	–
ИТОГО	7	7	5	5	6

Примечание. «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные сервисные услуги.

**Минус – за навязанный инспекционный сервис.*

Топливный фильтр

На этот раз поиски бензинов для экспертизы решили ограничить Московской кольцевой автодорогой. По одну сторону – Москва, по другую – Россия: то, что надо. Соответствие топлива техническому регламенту и прочим премудростям оценивали Михаил Колодочкин (ЗР) и к.т.н., доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета Александр Шабанов.

Образцы 95-х бензинов отбирали в новенькие канистры по ранее апробированной методике – в присутствии комиссии, заверявшей каждую закупку типовым актом. Чеки – в бухгалтерию, их копии – к протоколам отбора, канистры – в машину и тут же в аккредитованную лабораторию. Точнее, в лаборатории – мы уже привыкли оценивать не только физико-химические показатели (ФХП) топлива, но и моторные характеристики, снимаемые с двигателей на стенде. Кстати, хотелось выяснить, что поменялось за время действия нового технического регламента «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту» (утвержден постановлением Правительства РФ от 27 февраля 2008 года № 118), который мы – и не только мы – усердно критиковали…

Процедуры моторных пыток, которым подвергались бензины, опускаем: они неоднократно описаны (см. ЗР, 2008, № 1 и 4). Сводные данные – в таблицах.

Результаты удивительные. Все купленные бензины оказались абсолютно разными. Один – самый «мощный», другой – наиболее «экономичный»… Так появилась идея учредить номинации: «Мощность» – здесь побеждает бензин, обеспечивающий лучшую динамику мотора, «Экономичность» – наименьший расход топлива, «Экология» – минимальный вред природе, «Пуск» – лучшие пусковые характеристики.

Забегая вперед, отметим второй интересный факт: параметры всех отобранных образцов перекрывали нормативные требования с изрядным запасом.

Пару слов о терминологии. Напоминаем: в России применительно к бензинам нет официальных титулов типа «Евро III» или «Евро IV» – согласно техрегламенту, их заменяют классы с похожими требованиями. Сам термин «Евро» изначально относится к двигателю, однако, чтобы он мог соответствовать заданным нормам, нужен соответствующий бензин. Поэтому, чтобы не создавать путаницу обилием терминов, будем использовать именно «Евро» (с тем или иным индексом).

МОЩНОСТЬ

На мощность двигателя влияют многие показатели бензина – и октановое число (ОЧ), и теплотворная способность, и фракционный состав. Но для впрыскового мотора это в первую очередь все-таки октановое число. Ведь система управления настраивает зажигание по самому краю детонации, и чем выше ОЧ, тем больше запас по этой регулировке.

7 место «Шелл»

Место и время заправки ЗАО «Шелл Нефть» АЗС «Шелл Привольная», 12.04.2010, 11 ч. 57 мин.

Марка бензина (по чеку) V-Power

Цена, руб./л 26,85

По нашим данным, чуть-чуть не дотянул до «Евро IV». По ОЧМ имеет самый малый запас в сравнении с другими бензинами – отсюда чуть меньшая мощность мотора на фоне остальных образцов. Больше всего бензола и серы, хотя и с немалым запасом в допуске. При этом – самый дорогой!

(+) Полное отсутствие смол и громкое имя.

(–) Высокая цена, самое большое содержание серы и бензола.

6 место BP

Место и время заправки ЗАО «Петрол Комплекс Эквипмент Кампани» АЗС «ВР Абрамцево», 12.04.2010, 12 ч. 48 мин.

Марка бензина (по чеку) 95 ULT

Цена, руб./л 25,89

Четко выраженный бензин класса «Евро IV». Цена этого – некоторая потеря экономичности, но зато явный лидер в номинации «Экология». «Ультимейт» должен хорошо мыть, но и в склонности к отложениям он не замечен. В общем, компромисс между стоимостью топлива и здоровьем человека (и машины!) решен в пользу второго.

(+) Самое низкое содержание ароматики, наличие хорошей моющей присадки, низкая склонность к отложениям.

(–) Дороговат, особенно с учетом не самой лучшей экономичности.

5 место «ТАТНЕФТЬ»

Место и время заправки Московский филиал ООО «Татнефть-АЗС-Запад» АЗС-85, 12.04.2010, 12 ч. 32 мин.

Марка бензина (по чеку) А95

Цена, руб./л 24,40

Вполне приличный бензин, укладывающийся по составу даже в «Евро IV». Впечатление несколько портит самое высокое содержание смол (на фоне конкурентов). До порогового значения по этому параметру еще очень далеко, но на фоне остальных… И еще: судя по фракционному составу, многовато тяжелых фракций.

(+) Демократичная цена, хорошие пусковые характеристики.

(–) Чуть проиграл по экологии.

РЕЗУЛЬТАТЫ МОТОРНЫХ ИСПЫТАНИЙ БЕНЗИНОВ

Бензин	Изменение параметров по сравнению с базовыми, %*					
	Мощность	Расход топлива	К.П.Д.	CO	CH	NO_x
1. ЛУКОЙЛ	0,77	– 4,21	3,37	4,66	– 7,8	– 7,8
2. «Роснефть»	1,35	– 0,39	0,22	– 0,37	– 13,2	– 6,3
3. ТНК	– 0,08	– 0,76	1,26	2,32	– 10,2	– 3,4
4. МТК	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5. «Татнефть»	0,17	0,31	– 0,14	8,13	– 3,5	– 1,1
6. BP	– 0,34	1,55	– 1,75	10,23	– 15,9	– 1,0
7. «Шелл»	– 1,78	– 2,04	1,21	9,15	– 3,2	6,2

**В качестве базовых параметров взяты показатели, полученные на бензине МТК (№ 4). Синим цветом отмечены показатели, не выходящие за пределы точности измерений, зеленым – лучшие результаты, красным – худшие.*

Вот тут выявился очевидный лидер – бензин «Роснефти». Под видом «Премиума-95» нам продали почти «Супер-98». Всего пол-единички ОЧ не дотянули… Мотор это воспринял с благодарностью и выдал на 3% больше мощности относительно худшего результата. Немного, конечно, но все-таки. Любопытно, что наименьшая мощность получена на бензине марки «Шелл», у которого моторное октановое число (ОЧМ) самое низкое – 85,5. Однако и оно с запасом укладывается в требования техрегламента.

Победитель: «Роснефть»

ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Тут неожиданностей не случилось – победил, причем уже не в первый раз, ЛУКОЙЛ. Разбег результатов по этому параметру составил больше 6%, что, согласитесь, очень заметно. Экономичность бензина достаточно четко связана с его составом – в частности, с содержанием ароматических углеводородов. Причем побеждают бензины, у которых ароматики в составе около 40%, то есть относящиеся к группе, аналогичной «Евро III». Уменьшение или увеличение этого компонента тянет за собой ухудшение экономичности. Так все и получилось: ЛУКОЙЛ содержит ароматики больше, чем другие, но как раз в зоне оптимума. А вот худший результат тут показал BP – он крайний с другого конца по содержанию ароматических углеводородов. Зато BP отыграет свое по экологии, благо он находится глубоко в зоне «Евро IV», где минимизация вредных выбросов на первом месте.

Победитель: ЛУКОЙЛ

ЭКОЛОГИЯ

Тут непросто. Есть прямые показатели – содержание токсичных компонен-

4 место — МТК

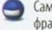
Место и время заправки..
..................ОАО «Московская топливная компания»
.................................АЗС-128, 12.04.2010, 13 ч. 30 мин.

Марка бензина (по чеку).............................. АИ-95

Цена, руб./л.. 24, 00

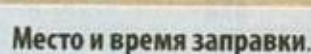
Еще один дешевый бензин. По составу – на границе «Евро III» и «Евро IV», сразу и не различишь. Настораживает фракционный состав: при 150°С испаряется всего 71%. Отсюда не самые лучшие экологические характеристики. Здесь была бы полезна эффективная моющая присадка. Это топливо мы брали за «ноль» для отсчета при определении моторных показателей.

Самый малый остаток в колбе, низкая цена.


Самое высокое содержание олефинов и тяжелых фракций.

3 место — ТНК

Место и время заправки..


.....................................ОАО «ТНК-СТОЛИЦА»
..........АЗК «Трудовая», ТРК № 3, 12.04.2010, 13 ч. 10 мин.

Марка бензина (по чеку).............................. АИ-95Р

Цена, руб./л.. 24,50

Хороший бензин класса «Евро IV». Мало ароматики и олефинов, хороший фракционный состав – отсюда экологичность и стабильность. Цена вполне демократична. Смол нет, серы прибор почти не видит – всё на уровне современных требований. Но по экономичности бензин не лучший, и это прямое следствие его принадлежности к самой высокой еврогруппе.

Уверенное «Евро IV», доступная цена.

Не самые высокие пусковые характеристики.

2 место **«РОСНЕФТЬ»**

Место и время заправки..................................
..................................ОАО «РН-Москва»
..................................АЗК № 76, 12.04.2010, 12 ч. 07 мин.

Марка бензина (по чеку).................................. АИ-95

Цена, руб./л.................................. 24,00

Это «Евро III», причем забавное. Под видом «Премиума» продается практически «Супер-98»! Что это – бескорыстная любовь к ближнему или просто недосмотр? Впрочем, покупателям только лучше. Тем более что цена – самая низкая! Кстати, наш номинант по пусковым характеристикам и мощности.

Самый высокий запас по октановому числу, высокие показатели мощности и хорошие пусковые качества, низкая цена.

«Почти 98-й» не всегда полезен!

1 место **ЛУКОЙЛ**

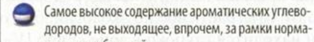
Место и время заправки..................................
..................................ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт»
..................................АЗС-521, ТРК № 1, 12.04.2010, 13 ч. 20 мин.

Марка бензина (по чеку).................................. ЭКТО Plus (95)

Цена, руб./л.................................. 25,07

Этот бензин в который уже раз подтверждает свое высокое качество. Лидировал в номинациях «Экономичность» и «Пуск». Не самый дешевый, но тут переплачиваешь как раз за качество. Устойчиво – «Евро III».

Лучшая экономичность, хорошая стабильность, большой запас по октановому числу – что еще нужно современному мотору?


Самое высокое содержание ароматических углеводородов, не выходящее, впрочем, за рамки нормативных требований.

тов в отработавших газах. Есть косвенные – количество бензола и серы. Бензол опосредованно связан с канцерогенной опасностью выхлопа, сера же и сама экологически опасна, и еще нейтролизаторы губит.

Так вот, по этим параметрам все вполне благополучно, порог в 1% допустимого бензола ни один бензин не перешагнул. Помнится, год назад наше горючее загнали в конец мирового рейтинга качества, поставив позади Уганды, именно по содержанию серы. А тут – при пороге в 50 ppm для топлив «Евро IV» мы получили показатели не выше 10 ppm. Такие – на уровне нормы для топлив «Евро V».

С моторными показателями токсичности лучше всего дела обстоят у бензинов «Евро IV» – типа BP и ТНК. И ароматики в них меньше, чем в других, и фракционный состав хороший для экологии. Здесь надо смотреть, сколько топлива испаряется при высоких температурах. Чем больше, тем, следовательно, меньше в бензине тяжелых фракций, плохо сгорающих в цилиндре. Обратное также справедливо, и потому уровень выхода остаточных углеводородов у бензина МТК оказался выше, чем у других.

Итак, по общей совокупности результатов тут выигрывает BP. ТНК, несмотря на чуть большее содержание бензола в горючем, составил ему компанию.

Победители: BP и ТНК

ПУСК

В этой номинации учитываем давление насыщенных паров и фракционный состав, то есть ту долю топлива, которая испаряется при низких температурах. Чем выше оба этих параметра, тем проще пустить двигатель, особенно при низких температурах.

Самое высокое давление паров – у бензина МТК: 80 кПа. Он прошел по самому краю требований техрегламента. Но у него же и самая плохая испаряемость топлива при низких температурах – не видать ему подиума. У горючего «Роснефти» цифры значительно лучше, и потому пускаться на таком бензине холодный мотор будет легче. ЛУКОЙЛ по этим параметрам чуть уступает, но тоже очень неплох.

Победитель: «Роснефть»

НА ЧИСТОТУ

Испытания на моющую способность и склонность к отложениям в задачу не входили, потому эта оценка – внеконкурсная. К тому же рекомендовано в состав бензинов класса «Евро III»

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕНЗИНОВ

Параметр	Требования ТР	Образец бензина						
		ЛУКОЙЛ	«Роснефть»	ТНК	МТК	«Татнефть»	BP	«Шелл»
1. Октановое число по исследовательскому методу, ед.	не менее 95,0	97,3	97,6	97,1	97,2	97,3	97,0	97,2
2. Октановое число по моторному методу, ед.	не менее 85,0	86,7	87,4	86,0	86,0	85,8	86,7	85,5
3. Плотность, кг/м³	не нормирована (по ГОСТ 51105: 725–780)	756	747	750	755	756	746	755
4. Содержание ароматических углеводородов, % по объему	не более 42% (класс 3); 35% (класс 4)	39,51	37,14	31,94	34,9	32,24	31,45	35,32
5. Содержание олефиновых углеводородов, %	не более 18%	1,16	3,53	7,02	13,02	12,55	6,6	12,11
6. Фракционный состав: – объемная доля испарившегося бензина,%, при 70°С	не нормировано	26	28	21	18	22	22	20
– объемная доля испарившегося бензина, %, при 100°С		50	47	50	37	45	47	42
– объемная доля испарившегося бензина, %, при 150°С		80	82	82	71	78	84	76
– температура конца кипения, °С		210	185	207	210	202	205	206
– остаток в колбе, % по объему		0,9	1,0	1,0	0.5	0,9	0,9	0,9
7. Давление насыщенных паров (ДНП), кПа	45–80	73,0	77,0	57,0	80,0	74,0	52,0	73,5
8. Содержание бензола, % по объему	не более 1%	0,48	0,78	0,81	0,81	0,78	0,70	0,89
9. Содержание серы, мг/кг	не более 150 (класс 3); 50 (класс 4)	менее 7	менее 7	менее 7	менее 7	менее 7	менее 7	10
10. Концентрация фактических смол, мг/дм³	не нормировано (по ГОСТ 51105 – не более 5,0)	1,0	–	–	–	2,0	–	–

ИТОГОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Бензин	Параметр (× весовой коэффициент)											Итог
	Мощность (× 0,2)	Экономия (× 0,4)	Экология (× 0,3)					Пуск (× 0,1)				
	Промежуточный коэффициент	Промежуточный коэффициент	Моторная серия × 0,8	Содержание бензола × 0,1	Содержание серы × 0,1	Балл	Промежуточный коэффициент	Давление насыщенных паров × 0,3	Объемная доля испарившегося бензина при 70°С × 0,7	Балл	Промежуточный коэффициент	
1. ЛУКОЙЛ	4,25	5,00	3,72	5,00	5,00	3,98	4,24	4,00	4,20	4,06	4,20	4,54
2. «Роснефть»	5,00	2,35	4,08	2,07	5,00	3,98	4,24	4,57	5,00	4,70	5,00	3,72
3. ТНК	3,17	2,60	5,00	1,78	5,00	4,68	5,00	1,71	2,20	1,86	1,00	3,27
4. МТК	3,27	2,08	2,51	1,78	5,00	2,69	2,84	5,00	1,00	3,80	3,88	2,76
5. «Татнефть»	3,49	1,86	2,57	2,07	5,00	2,76	2,91	4,14	2,60	3,68	3,73	2,69
6. BP	2,84	1,00	4,87	2,85	5,00	4,68	5,00	1,00	2,60	1,48	1,00	2,57
7. «Шелл»	1,00	3,49	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,07	1,80	3,39	3,37	2,23

Из семи образцов бензинов три соответствуют «Евро III» и четыре – «Евро IV». Поздравим друг друга?

и выше вводить специальные моющие присадки. Реально мы можем скорее оценить склонность бензинов к образованию отложений. Нам помогут два параметра: содержание смол и объем остатка в колбе после разгонки бензина при измерении его фракционного состава.

Хоть нынешний техрегламент не нормирует содержание смол, старый ГОСТ Р 51105 устанавливает ограничение в 5 мг/дм^3. Его и возьмем за порог. В пяти бензинах смол не нашлось, в лукойловском – всего 1 мг/дм^3. Это прямое следствие самого высокого содержания ароматики. Но оно компенсируется введением в состав моющей присадки «Экто», а значит, проблем быть не должно. В горючем «Татнефти» смол побольше, чем у других: 2 мг/дм^3. Лидер по минимизации отложений – бензин МТК: и смол не нашлось, и остатка в его колбе вдвое меньше, чем в других.

Кстати, есть еще один интересный параметр – стабильность качества. Косвенно о нем говорит содержание олефиновых углеводородов в топливе: у которого их меньше, у того меньше изменяются свойства при хранении. Лидер – снова ЛУКОЙЛ.

ПО МЕСТАМ

Каждая из четырех номинаций получила свой весовой коэффициент – от 0,4 за экономичность до 0,1 за пусковые свойства. Баллы в каждой номинации присваивались согласно полученным результатам: за лучший показатель – 5 баллов, за худший – 1 балл. При этом моторную серию эксперты оценивали по совокупности шести показателей. Затем баллы суммировали с учетом упомянутых выше весовых коэффициентов и по результату определили победителей.

Как выяснилось, на границе столицы и остальной России бензины хороши. А если сравнить результаты экспертизы 2008 года и нынешней, то видно, что техрегламент начал работать. Опасения, что НПЗ не успеют перейти на выпуск бензинов класса «Евро III» и выше, не оправдались. Все семь образцов из нашей случайной выборки – либо «Евро III», либо «Евро IV». Скажете, это, мол, в Москве? Но ведь в столице бензин производят далеко не на каждом углу – основную массу топлива везут из других регионов России. Что до поисков «самой лучшей заправки», то наша экспертиза вновь подтвердила: громкое имя действительно гарантирует качество топлива. А в лотерею с незнакомыми брендами лучше не играть... **ЗР**

Гражданская связь

Разобраться в автомобильных СВ-радиостанциях, сделать правильный выбор поможет Владимир Арбузов.

Однажды я довольно долго плутал по ночной степи в поисках «пропавшего» Оренбурга. В тот раз помогли питерские дальнобойщики – по рации вывели на правильную дорогу. Автомобильная радиостанция в дальнем пути – вещь незаменимая! Будьте уверены, никто вам не позвонит на сотовый, предупреждая о гаишной засаде за пригорком и тракторе, что едва волочится в зоне действия знака «Обгон запрещен», не подскажет, в каком кафе пообедать без вреда для здоровья и на какую заправку лучше не сворачивать. Никакой навигатор не сообщит, что впереди мост размыт или поперек дороги лежит потерянное лесовозом бревно. Другое дело, если ты в сети радиостанций!

СВОЙ-ЧУЖОЙ

В Европе никаких разрешительных бумаг для пользующихся гражданским диапазоном радиочастот оформлять не надо. Для тамошних водителей с Си-Би-радиостанциями въезд в Россию прост и бесплатен. Как говорят наши чиновники, объяснять иностранцам, за что надо платить, себе дороже! Соотечественник же при виде чиновничьего мундира привычно тянется к кошельку – и сначала заплатит в Радиочастотном центре за так называемое «ку-ку» (то есть позывной; ни одним из них никто не пользуется, ибо по международным правилам они совершенно не обязательны для Си-Би), а после этого будет месяца полтора-два регистрировать (уже бесплатно) радиостанцию.

В 1957 году в США был выделен для гражданского применения частотный диапазон 26,065–28,305 МГц, названный Citizen Band (гражданский диапазон). Отсюда – Си-Би-связь. Этот американский диапазон разбили на каналы по 10 кГц, которые для удобства объединили в группы (сетки) по 40 каналов. Обозначили сетки буквами A, B, C, D и так далее. Присоединившись к этой системе в 1988 году, Россия блеснула самобытностью – частным радиостанциям отвели диапазон 26,970–27,850 МГц. А это ни то ни се – наши группы (сетки) C и D с иностранными не совпали. Но так как своей аппаратуры почти нет и работаем на заграничной, то нет и проблем с сетками – вещаем в американском диапазоне! Каналы 9 и 19 сетки C можно использовать только как аварийный и информационный соответственно.

НАША СПРАВКА

- **CTCSS** (Continuous Tone-Coded Squelch System) – система, при которой УНЧ (усилитель низкой частоты) закрыт электронным замком, ключ к нему – поступающий от другого оператора звуковой тон (не слышимый ухом) с полезным сигналом. Ключ открывает УНЧ вызываемого оператора – и оба слышат только друг друга. CTCSS позволяет создать закрытую группу лиц, работающих на одной частоте. Пример – группа таксистов и диспетчер.
- **DW** (Dual Watch) – одновременное прослушивание двух каналов. Это как два приемника, настроенных каждый на свою волну и включающихся по очереди. Например, канал 15 – свой, а 9 – аварийный.
- **ESP** (Electronic Speech Processor) – электронное устройство для обработки, улучшения разборчивости речи или иных звуков. Подобные системы популярны у безголосых звезд шоу-бизнеса.
- **КСВ** (коэффициент стоячей волны) – отношение суммы напряжений активного и реактивного сигналов (направленного в антенну и вернувшегося назад) к их разности. Он характеризует реальный КПД передатчика и дальность связи. При хорошем согласовании сигналов КСВ равен единице. А вот при КСВ больше 3,0 станция может сгореть: почти вся энергия идет на ее нагрев.
- **PA** (Public Address System) – с выносным громкоговорителем. Такой «мегафон» позволяет общаться с другими водителями и пешеходами, например зазевавшимися.
- **S-метр** – устройство, показывающее уровень сигнала. Оно может быть стрелочным, а на ЖК-дисплее обычно выглядит «активной линейкой». Если оператор случайно выключил громкость, об этом напомнит S-метр, получивший сигнал.
- **SCN** – сканер, помогающий найти рабочий канал, настроить станцию (иногда каналы и сетки на станциях обозначены по-разному). Функция та же, что в автоприемнимке.
- **VOX** – функция активации радиостанции голосом. Позволяет общаться в эфире, не отрывая рук от руля.
- **Амплитудный шумоподавитель** – электронное устройство, создающее некий барьер для шумов, а следовательно, и для полезного сигнала. Если амплитуда сигнала выше барьера, последний открывается – и сигнал проходит в УНЧ. Есть шумоподавители с ручной настройкой и автоматические (они грубее и менее эффективны).
- **Избирательность** – способность выделять главный сигнал из всего принятого спектра сигналов-шумов. Измеряется в дБ – чем больше показатель, тем лучше. Зависимость эта нелинейная: 75 дБ – отличный показатель, 60 дБ – посредственный.
- **Линейная характеристика микрофона** – его способность выдавать на передатчик сигнал одного уровня, независимо от расстояния до губ говорящего.
- **Спектральный шумоподавитель** оценивает и уровень сигнала, и его форму. Это помогает отличить полезный сигнал от шумов – и даже слабый пропустить через высокий для шумов барьер. Результат – меньше шума, больше дальность связи.
- **Тангента** – переключатель-кнопка: нажмешь – включается передатчик, отпустишь – приемник.
- **Чувствительность** – способность приемника снимать с антенны слабый сигнал. Измеряется в мкВ. Чем меньше этот показатель, тем лучше. Например, для переносной станции с короткой антенной 0,12 мкВ – отличный результат.

По российскому законодательству мощность передатчика – не более 10 Вт (исключение – сигнал бедствия, чья мощность в чрезвычайной ситуации не ограничивается). Использование гражданской связи в коммерческих целях запрещено, но наши таксисты об этом, видимо, не знают.

Vector VT-27 Comfort

Страна-производитель	Китай
Шумоподавитель	амплитудный (следующая модификация предполагает спектральный)
Размеры	180×35×140мм
Число каналов европ./росс.	400/400
Цена	2950 руб.

Чувствительность – 0,5 мкВ, избирательность – 60 дБ. Микрофон с линейной характеристикой. Громкость достаточная для большинства грузовиков.

TTI TCB-880

Страна-производитель	Южная Корея
Шумоподавитель	амплитудный
Размеры	156×51×176 мм
Число каналов европ./росс.	400/400
Цена	3000 руб.

ЖК-дисплей с регулировкой яркости. Чувствительность – 0,5 мкВ, избирательность – 60 дБ. Четыре ячейки памяти. SCN, DW. Для поиска каналов за рубежом – буквенный код старны.

На правах рекламы

MegaJet MJ-200 Plus

Страна-производитель	Китай
Шумоподавитель	спектральный
Размеры	140×42×130 мм
Число каналов европ./росс.	120/120
Цена	3000 руб.

Регулировка чувствительности приемника. SCN, DW, ЖК-дисплей. Чувствительность – 0,5 мкВ, избирательность – 60 дБ. В тангенте есть кнопка переключения каналов. Эта многоканалка особенно популярна у таксистов, но берут ее и дальнобойщики.

Vector VT-27 Lux

Страна-производитель	Китай
Шумоподавитель	спектральный
Размеры	180×35×140 мм
Число каналов европ./росс.	450/450
Цена	около 4000 руб.

Высококонтрастный ЖК-дисплей. Чувствительность – 0,5 мкВ, избирательность – 60 дБ. Сенсорное управление. 10-сегментный S-метр. SCN, DW. Тангента с кнопками переключения каналов и блокировкой. Соединение микрофона и станции защищено от «статики». Речевой процессор ESP.

РУБЛЕВЫЙ ДИАПАЗОН

Существует два способа передачи сигнала – с амплитудной модуляцией (АМ) и с частотной (ЧМ). Последняя предпочтительнее: с ней и дальность связи больше, и речь разборчивее. В сетках есть пропуски частот – «дырки». Некоторые станции работают и в них. Дальнобойщики предпочитают радиостанции с европейской и российской сетками и, как ни странно, с амплитудной модуляцией – такова устоявшаяся в этом сообществе традиция. Обычно работают в 15-м канале сетки С на частотах 27,130 МГц в России и 27,135 МГц в Европе (все европейские обозначения частот оканчиваются цифрой 5, российские – цифрой 0). А у таксистов специфика работы такова, что характер модуляции их не интересует; они трещат на всех каналах – как с АМ, так и с ЧМ. Их приоритеты – легкосъемная многоканалка, позволяющая общаться с несколькими коллегами, диспетчером и т. д., и прочный, надежный провод к тангенте.

Vector VT-27 Navigator

Страна-производитель	Южная Корея
Шумоподавитель	спектральный
Размеры	150×40×140 мм
Число каналов европ./росс.	450/450
Цена	5600 руб.

Большой цветной дисплей. Передатчик защищен от перегрева большим силуминовым радиатором. Провод тангенты силиконовый – мягкий и прочный. Дополнительные клавиши и джойстик на ней позволяют одной рукой переключать каналы, регулировать громкость, настраивать шумоподавитель и т. д. Кнопки износостойкие, силиконовые. Соединение микрофона со станцией защищено от «статики», характеристика линейная. Есть функции SCN, DW, CTCSS, S-метр, КСВ-метр, ESP, каналы памяти. Станция работает и в «дырках». Чувствительность – 0,5 мкВ, избирательность – 60 дБ. Эта станция в первую очередь ориентирована на службы спасения, аварийные.

«Штурман-882»

Страна-производитель	Россия, КБ «Беркут»
Шумоподавитель	спектральный
Размеры	180×40×60 мм (с аккумуляторами)
Число каналов европ./росс.	40/40
Цена	5800 руб.

Переносная станция для работы в автомобиле и вне его. Плюс два дополнительных, скрытых канала, работающих в «дырках», где меньше шумов... и посторонних ушей. Светодиодный дисплей. Чувствительность – 0,12 мкВ, избирательность превосходная – 75 дБ. Для переносной станции эти показатели – решающие. Мощность передатчика: 8 Вт при питании от бортовой сети автомобиля, 6 Вт – от своих аккумуляторов. Функция VOX. Можно подключить компьютерную гарнитуру. Звук громкий, речь разборчивая. С комплектом аккумуляторов емкостью 2700 мАч может работать на прием 64 часа. Рекомендуем любителям экстремального отдыха, охотникам, рыбакам, автотуристам и др.

Как выбрать радиостанцию? Перед покупкой заранее определитесь с местом ее установки, чтобы вошла по габаритам. Правильно расположите динамик – звук должен идти в вашу сторону. Для групповых поездок на отдых, рыбалку и т. д. предпочтительнее портативная радиостанция, адаптированная к работе в автомобиле. Кстати, для нее и место найти проще.

Еще один критерий – цена. Подержанную станцию можно купить тысячи за полторы, но обязательно проверьте ее работоспособность в радиомастерской. Новые стоят от 2000 руб. Цена зависит от возможностей станции и, разумеется, от ее производителя. Однако реальные достоинства, включая «дальнобойность», не всегда соответствуют цене. Некоторые известные бренды, поменяв место сборки, существенно проиграли в надежности. Низкая цена хороша и в случае, когда на посту ГАИ посреди степей вас вежливо попросят оставить станцию «для проверки». Вряд ли она к вам вернется...

Наконец, выбор зависит от навыков покупателя: неподготовленный не со всякой аппаратурой управится. Известно немало случаев, когда станцию с богатым набором возможностей ее хозяин ухитрялся так зарегулировать, что без вмешательства специалиста она уже не работала. Дерево нужно рубить по себе.

Что предлагает рынок? Самые дешевые станции (цена – ниже 3000 руб.) по-прежнему популярны, хотя у них минимум сервисных функций – лишь шумоподавитель да индикация канала на дисплее. Пример – Vector VT-27 Comfort. У радиостанций за 3000–4000 руб. есть ЖК-дисплей и неплохой набор сервисных функций. Вот образцы: MegaJet MJ-200 PLUS, TTI TCB-880, Vector VT-27 Lux. Того, кто освоил Си-Би-связь в тонкостях, заинтересует станция подороже – многофункциональная, с более широкими возможностями, вроде Vector VT-27 Navigator.

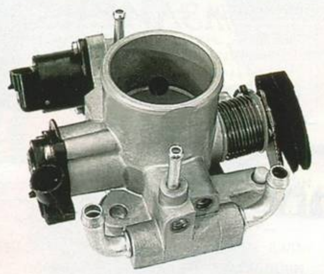
Есть переносные радиостанции, адаптированные к работе как в автомобиле, так и вне его. Их представляет «Штурман-882».

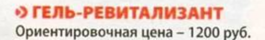
Но не только совершенством или ценой аппаратуры определяется качество радиосвязи. Даже простейшую станцию важно правильно смонтировать и настроить. Тонкости и согласование радиостанции с антенной обсудим отдельно. ЗР

МОТОРНЫЕ МАСЛА

Ориентировочная цена – 1400 руб. за 4 л масла NGN Nord

Линейка масел NGN заметно расширилась. Теперь на прилавке появятся канистры с новыми названиями: Diamond, Agate, Emerald, Nord. При выборе для конкретного автомобиля следует учитывать рекомендации, приведенные на этикетках, хотя все продукты содержат пакеты присадок, придающие маслу энергосберегающие и очищающие свойства. Группа качества по API SM/CF позволяет использовать их для самых современных моторов, а масло Nord к тому же застывает при очень низкой температуре (–57°C) и специально предназначено для автомобилей, эксплуатирующихся в самом холодном климате.





УЗЕЛ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ

Ориентировочная цена – 1500 руб.

Узлы дроссельных заслонок Pekar предназначены для автомобилей ВАЗ и обеспечивают надежность и повышенный ресурс. Качество сборки и примененные комплектующие (датчик положения дроссельной заслонки, регулятор холостого хода) гарантируют устойчивую работу в наших климатических условиях. Узел 2123-1148010-01 подходит для автомобилей «Нива», «Шевроле-Нива», ВАЗ-2105 или -2107. Узел 2112-1148010-10 предназначен для переднеприводных моделей.

ГЕЛЬ-РЕВИТАЛИЗАНТ

Ориентировочная цена – 1200 руб.

Новый гель 1 Stage фирмы ХАДО, предназначенный для восстановления бензиновых и дизельных двигателей, позволяет, по утверждению производителей, вдохнуть новую жизнь в двигатель за один прием. И в этом его главное отличие от предшественников, требовавших трехкратной обработки. При этом сам агрегат, как и прежде, не требует разборки. Таким образом, владелец автомобиля экономит время и деньги, особенно если процедуру проводят на СТО (нужен один визит вместо трех). Новый гель-ревитализант расфасован в тубы объемом 27 мл и упакован в блистер.

ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ

Ориентировочная цена – 20 000 руб.

Компания «МЕГА-Ф», российский разработчик и поставщик автомобильных охранных систем и аксессуаров, выпустила новую автосигнализацию Scher-Khan Media One с двусторонней связью и функцией автопуска двигателя. При этом все возможности автопуска (по таймеру, при снижении напряжения аккумуляторной батареи или с брелока) реализуются на автомобилях с любыми типами двигателя и коробки передач.

Среди особенностей новинки – стабильная связь дальностью до 2 км и динамический алгоритм двойного кодирования радиосигнала, исключающий сканирование или перехват кода любыми ныне существующими устройствами. PIN-код снятия с охраны не позволит злоумышленнику угнать машину, даже если тот выкрал брелок. Зато сам владелец может управлять системой и без брелока – через датчик вызова, размещенный на ветровом стекле.

НАВИГАЦИОННЫЙ МОДУЛЬ

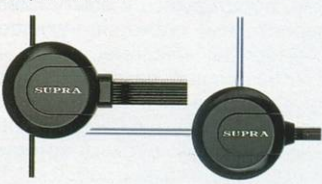
Ориентировочная цена – 18 000 руб.

Навигационный модуль AVIC-F220 не имеет собственного экрана, поскольку предназначен для превращения любой модели ресивера Pioneer из коллекции 2010 года в надежного штурмана. Он не только подскажет правильный путь, но и предупредит о возможных заторах. В качестве «бонуса» устройство имеет функции «Часы» и «Просмотр фото». В первом случае на дисплей ресивера можно вывести крупное изображение часов в том или ином дизайне, во втором – создать собственное слайд-шоу.

АКТИВНЫЕ АНТЕННЫ

Ориентировочная цена – 240 и 400 руб.

Очередные модели активных внутрисалонных антенн Supra SAF-3 и SAF-4 позволяют устойчиво принимать сигналы в любых диапазонах – от длинноволнового до FM. По утверждению производителя, антенны надежно работают даже в условиях городских промышленных помех, обладая при этом высокой чувствительностью. Потребляемый ток не превышает 15 мА. Отличаются модели друг от друга приемными усами-диполями: SAF-3 устанавливается за зеркалом заднего вида, а SAF-4 – в верхнем углу ветрового стекла.



МОТОРНОЕ МАСЛО

Ориентировочная цена – 860 руб. за 4 л

Синтетическое масло GT Ultra Energy с вязкостью по SAE 5W-20 и 5W-30 отличается особенно низким содержанием серы и фосфора, что продлевает век нейтрализатора. При этом не ухудшены смазывающие, энергосберегающие и очищающие свойства. По утверждению изготовителя, новое масло позволяет уменьшить расход топлива на 3–5,5% при коротких поездках в городе и на 2–3% в дальних поездках. Это же подтверждает и соответствие спецификации ILSAC GF-4. Purity Protection System – комплекс присадок для активной защиты – предотвращает коррозию и образование шлама.

ШАРНИРЫ РАВНЫХ УГЛОВЫХ СКОРОСТЕЙ (ШРУСы)

Ориентировочная цена – 880 руб.

Под маркой «За рулем» отныне можно приобрести наружный и внутренний ШРУСы для всех переднеприводных автомобилей ВАЗ.
Если наружный шарнир выполнен по классической конструкции с шестью шариками, то внутренний представляет собой современный трипод. При этом прецизионная шлифовка и калибровка, равномерная закалка дорожек качения обеспечивают бóльшую долговечность и меньшую чувствительность к ударным нагрузкам по сравнению с классической схемой. Отличительная особенность наших шарниров – лазерная гравировка логотипа «За рулем» на корпусах.

В комплект входят также защитные чехлы из современных материалов, обеспечивающие надежную защиту шарнира в диапазоне температур от –50 до +80°С.

РАДИАТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

Ориентировочная цена – 1800 и 2500 руб.

Отныне нет необходимости приобретать импортные радиаторы при ремонте автомобилей «Рено-Логан», выпущенных до 2008 года: питерская компания LUZAR освоила на месте французскую технологию и предлагает радиаторы OEM 7700428082 для автомобилей с кондиционером и OEM 7700838134 (они дешевле) для машин без кондиционера. Интересно, что эти радиаторы подходят и для других моделей «Рено»: «Кенгу», «Клио» и «Клио Символ».

Новые радиаторы, имеющие непаяную конструкцию, снабжены бачками из арамида и лентами с насечками – для повышения теплоотдачи.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ХОЛОДИЛЬНИК

Ориентировочная цена – 3200 руб.

Новый термоэлектрический холодильник Mystery MTC-21 выпущен фирмой, которая до сих пор радовала потребителей аудио- и видеосистемами. Данная модель сможет работать не только в авто, но и, скажем, на даче: спасибо универсальному питанию от бортсети или от 220 В. Индекс в названии обозначает объем камеры в литрах, потребляемая мощность составляет 48 Вт, наружные габариты – 450×370×290 мм.

Холодильник может не только остудить продукты на 18°С ниже внешней температуры, но и разогреть их до 55°С, то есть фактически это термошкаф. Внутренняя поверхность камеры имеет антибактериальное покрытие.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ИНВЕРТОРЫ

Ориентировочная цена – 1800 руб.

Компания Mystery Electronics выпустила в продажу автомобильные инверторы МАС моделей 150, 300 и 500 (мощность – 150, 300 и 500 Вт соответственно). Эти устройства преобразуют постоянный ток автомобильной сети в переменный напряжением 220 В. Каждая модель имеет защиту от перегрузок, перегрева, переполюсовки и повышения питающего напряжения, а МАС-150 и МАС-300 – еще и встроенный USB-порт. Любые электронные устройства, требующие подзарядки через USB, могут быть подключены без дополнительных переходников.

DVD-РЕСИВЕР

Ориентировочная цена – 7500 руб.

Преимущество однодинового ресивера Philips CED-228 – его совместимость с большинством современных видеоформатов. Для пользователя это означает возможность просмотра/прослушивания как лицензионных дисков, так и записей на болванках DVD+RW и DVD–RW, сделанных на домашнем компьютере. Устройство способно перевариь не только формат DVD, но и (S)VCD, DivX, MPEG4, MP3. Эти форматы предполагают сжатие файлов, так что на диске уместится больше фильмов. А некоторое снижение качества, неизбежное при сжатии, не будет заметно при воспроизведении на небольшом мониторе устройства. Впрочем, разъемы ресивера позволяют подключить к нему до двух внешних мониторов, вмонтированных, например, в подголовники. Устройство способно также воспроизводить информацию непосредственно с флэш-карт SD или через USB-разъем с любых источников.

Высокое качество звука гарантируют трехполосный эквалайзер с восемью предустановками и система динамического усиления низких частот DBB.

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СМАЗКА

Ориентировочная цена –145 руб.

В гамме автохимии Hi-Gear (США) появилась новая аэрозольная смазка – HG40, по многим параметрам превосходящая смазки своего класса. HG40 относится к смазывающе-проникающим препаратам и, согласно результатам исследований американской компании USPack, занимает лидирующую позицию в своем ценовом сегменте. Важное достоинство HG40 – высокая прочность масляной пленки, ее устойчивость к механическим нагрузкам. При проведении теста Тимкена (Timken Bearing Test) смазка HG40 выдержала нагрузку 73,5 кг, превзойдя достижения конкурентов в 2–2,5 раза.

С точки зрения применяемости HG40 не только защищает от коррозии, но и позволяет легко демонтировать прикипевшие/примерзшие детали, вытесняет влагу с электрооборудования, размораживает замки, предохраняет резиновые детали от растрескивания, удаляет следы от наклеек на кузове и стеклах. При этом смазка безопасна для металлических, деревянных, резиновых и пластиковых деталей.

Огонь, вода и воздушные трубы

Чтобы сделать машину надежной, ее зверски морозят, жарят на солнце, поливают обильно дождем, засыпают снегом. Многие условия создают искусственно, но получается очень реалистично, в чем убедился Максим Сачков. Фото БМВ.

В Москве жара под тридцать градусов. А в Мюнхене за пару дней до моего приезда были... заморозки. Что брать с собой – футболку или пуховик? Возьму и то и другое, ведь БМВ приглашает в новый научно-исследовательский центр энергии и окружающей среды EVZ (Energie- und umwelttechnische Versuchszentrum), а погоду там не может предсказать ни один синоптик – о ней осведомлены лишь инженеры.

ЗИМА И ЛЕТО В ДВУХ ШАГАХ

Под одной крышей пять испытательных лабораторий – три аэродинамических трубы, а также высотные (для изменения давления) и морозильные камеры. По заказу тепло сменяет холод, солнце – дождь, поднимается и падает атмосферное давление, меняются влажность воздуха и сила ветра. Испытания в лабораториях EVZ заменяют львиную долю тестов в реальных условиях. Удается сэкономить не только деньги, но и время – не нужно строить множество прототипов и лишний раз гонять за тысячи километров водителей и автомобили. В трубах и камерах можно задать (а затем многократно и в точности воспро-

В высотной камере можно задать любое атмосферное давление, аналогичное тому, что на отметках от –200 до 4200 м над уровнем моря, а заодно температуру от –30 до +45°С и влажность от 5 до 80%. Любопытно, что на изготовление термоизолированной высотной камеры размером 12×6 м пошло 60 т стали.

В распылителе обычная вода, а внутри морозильной камеры –20°С. Когда слой льда достигает 1,5–2 мм, пускают двигатель и включают отопитель. Камеры записывают изменения «рисунков» на стеклах, а компьютерная программа обрабатывает результаты, сравнивает их с эталонными и выдает необходимые подсказки.

извести) нужные погодные и дорожные условия и намного быстрее, чем с дороги, получить требуемые результаты.

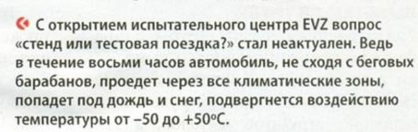
КАМЕРНОЕ ИСПОЛНЕНИЕ

Горячий кофе не помешает, ведь первым номером программы значится морозильная камера. Это самая маленькая из испытательных лабораторий (10×5 м), здесь проводят тесты при низких температурах (до –30°С). Например, тестируют в экстремальных условиях двигатель и коробку передач, а затем вносят необходимые изменения в программу управления.

Еще одно обязательное для всех БМВ испытание – проверяют, как быстро печка уберет наледь. Водитель заводит двигатель – четыре камеры следят за расплывающимися черными пятнами на переднем, заднем и боковых стеклах. Раньше на них накладывали кальки, очерчивали границы, анализировали сложившуюся картину. Вручную ветровое стекло обмеряли не меньше пяти часов. Компьютер тратит на те же операции 5–10 минут.

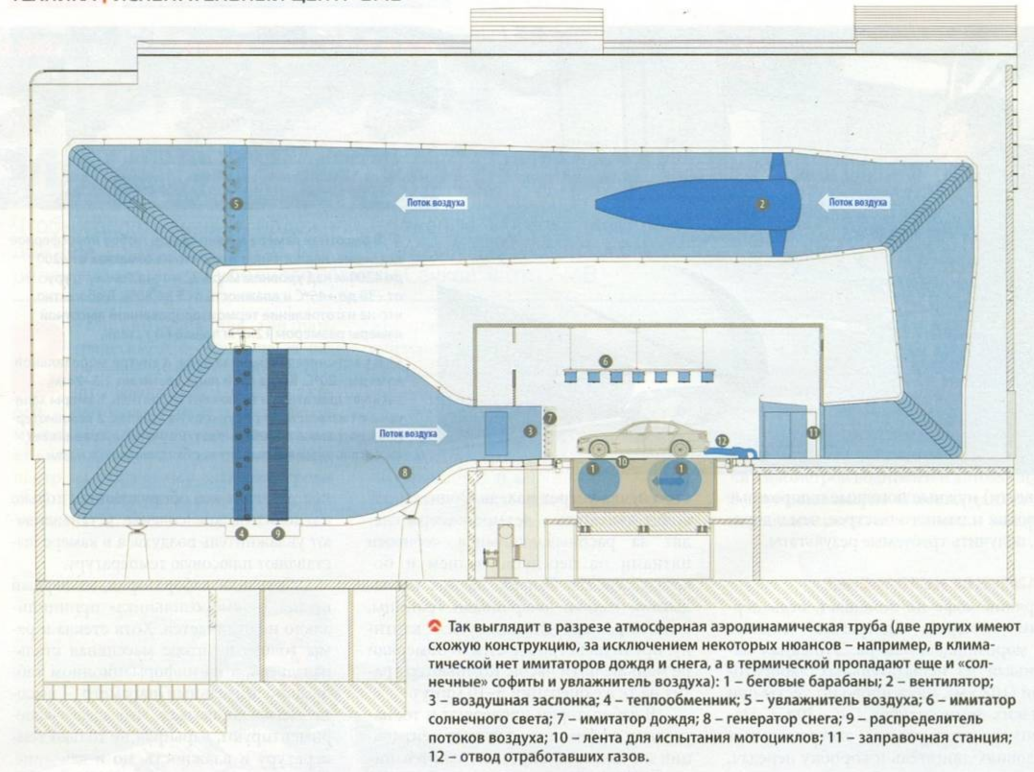
В лаборатории проверяют и то, насколько эффективно система вентиляции и отопления борется с запотеванием. В США, Европе и Японии установлены четкие нормативы, регламентирующие время, за которое стекло должно стать прозрачным. Для измерений используют то же оборудование, только на водительское сиденье устанавливают увлажнитель воздуха, а в камере выставляют плюсовую температуру.

Соседняя лаборатория, на первый взгляд, от «морозильника» принципиально не отличается. Хотя стекла и рамы толще, на входе массивная стальная дверь, а на информационном табло дополнительный параметр – высота. Легко догадаться, что здесь экспериментируют, варьируя не только температуру и влажность, но и давление. Сейчас подопытный МИНИ, предназначенный для японского рынка, по сценарию взбирается на Фудзияму. Измерительное оборудование фикси-



С открытием испытательного центра EVZ вопрос «стенд или тестовая поездка?» стал неактуален. Ведь в течение восьми часов автомобиль, не сходя с беговых барабанов, проедет через все климатические зоны, попадет под дождь и снег, подвергнется воздействию температуры от –50 до +50°С.

В атмосферном канале между барабанами расположена бегущая лента для испытания мотоциклов. На некоторых тестах (например, когда проверяют распределение воздушных потоков для охлаждения двигателя) за руль сажают пилота, в остальных случаях мотоцикл надежно фиксируют и управляют им дистанционно.



Так выглядит в разрезе атмосферная аэродинамическая труба (две других имеют схожую конструкцию, за исключением некоторых нюансов – например, в климатической нет имитаторов дождя и снега, а в термической пропадают еще и «солнечные» софиты и увлажнитель воздуха): 1 – беговые барабаны; 2 – вентилятор; 3 – воздушная заслонка; 4 – теплообменник; 5 – увлажнитель воздуха; 6 – имитатор солнечного света; 7 – имитатор дождя; 8 – генератор снега; 9 – распределитель потоков воздуха; 10 – лента для испытания мотоциклов; 11 – заправочная станция; 12 – отвод отработавших газов.

рует уровень вредных выбросов и изменение мощностных характеристик.

ВЫЛЕТАЮТ В ТРУБУ

Три аэродинамических трубы одинаковы по концепции, однако выполняют разные задачи. В первой, термической, проверяют термонагруженность основных агрегатов и узлов, а также эффективность и распределение охлаждающих воздушных потоков. Диапазон температур – от 20 до 45ºС, а скорость воздушного потока достигает 280 км/ч. Между беговыми барабанами яма, покрытая стеклом: сквозь него из-под автомобиля отслеживают подверженные перегреву места.

На стенде – вседорожник, «едущий» с виртуальным прицепом по прописанному маршруту. За кормой, естественно, ничего нет, а дополнительную нагрузку имитируют, подтормаживая беговые барабаны. Впрочем, жизненных сценариев более чем достаточно: езда в ужасную жару на максимальных скоростях или движение по автобану, чередующееся с остановками в пробках. Последнее наиболее опасно: обдув воздухом резко прекращается, а мотору еще нужно избавиться от избыточного тепла.

В климатической трубе проверяют также эффективность систем охлаждения двигателя, коробок, тормозов, работоспособность климат-контроля, проводят высокоскоростные испытания. Изюминка лаборатории – вентилятор с легкими и жесткими крыльчатками, сделанными не из алюминия, а из углепластика. Он быстро набирает обороты и позволяет сымитировать практически любые ускорения – например, при прохождении БМВ-М5 круга на Нюрбургринге.

Вот и «солнце» засияло! Это над испытательным стендом включили 24 лампы, выдающие 1200 кВт/м². Значит, системе охлаждения двигателя предстоит еще одно серьезное испытание – с нагрузкой, при палящем «солнце», вдобавок без спасительного встречного ветра. Дополнительно контролируют, как отводится тепло, выявляя опасные локальные перегрѐвы.

Последняя по счету, но не по значению атмосферная труба располагает самыми широкими возможностями. Тут моделируют любые погодные условия: холод, жару, пониженное давление, снег, дождь. Причем, играя скоростью воздушного потока, изменяют интенсивность осадков. Кроме того, для экспериментов готовят разный по консистенции снег – от мокрого и липкого до рассыпчатого, напоминающего порошок. Кстати, при северных испытаниях возникла ситуация, когда поднимающийся за грузовиком снежный шлейф проникал под капот и забивал патрубок воздушного фильтра – двигатель терял мощность и глох. Неисправность устранили, но для последующих тестов в реальных условиях понадобились три автомобиля и пилоты, которые часами накатывали километры по заснеженным дорогам. Для этих же целей в атмосферной трубе достаточно одной машины без водителя.

Сначала вспотел, потом замерз… Мог слепить снеговика; хорошо еще, не попал под дождь. Ситуаций достаточно, чтобы убедиться в реалистичности условий для испытаний – ведь тут даже плохую погоду делают хорошо. ЗР

Если у вас нету дачи

...газон не затопчет сосед, если у вас, если у вас, если у вас дачи нет. Но цивилизованная альтернатива оседлому отдыху на открытом воздухе есть! В этом на собственном опыте убедился Михаил Гзовский. Фото автора.

Удивительно, но слово «дача» не переводится с русского ни на один язык. Иностранцы и пишут, и произносят *dacha*. Отдых для них – это бунгало на море, шале в горах и, конечно же, путешествия на автомобиле. У нас, увы, нет развитой сети кемпингов, а дома на колесах по цене сравнимы со скромным домиком в часе езды от столицы... Круг замкнулся? Вот и нет! Ведь нам доступны несколько вариантов «мобильников». Два из них, созданных «Бюро подготовки к путешествиям «Анвир», удалось оценить на лоне подмосковной природы.

Начну с эффектной «кепки» на пикапе «Мицубиси». Официально эта штука называется «съемным жилым модулем». Не терпится забраться внутрь – здесь вполне можно жить! Пара лавочек, трансформируемых в спальное место размером 1000×1550 см, стол, масса ниш, кухонька. А наверху уютное ложе для двоих взрослых – 1750×2000 см. Надо же, сколько всего в таком небольшом объеме!

В отличие от обычных домов на колесах, в которых мебель – часть силовой структуры, пластиковый модуль сам по себе жесткая конструкция, поэтому начинка может быть практически любой.

Каждый монокок изготавливают индивидуально, на выбор отделка и оборудование – от холодильника до биотуалета. Тестовый экземпляр оснащен обогревателем «Вебасто», с которым, по уверению производителя, в утепленном «яйце» не холодно даже зимой.

Дальше в лес – больше вопросов. Как крепить? На какие машины подходит? Чтобы снять модуль, потребуется 20 минут и четыре домкрата. Форма позволяет установить монокок на пикапы с кабиной – полуторной или двойной – распространенных у нас марок: «Мицубиси», «Ниссан», «Тойота», «Форд», «Мазда», УАЗ. Правда, требуется предусмотреть крепление модуля к кузову в четырех точках. На ходу дом практически ничем себя не выдает: масса пустого модуля – 160 кг, аэродинамика неплохая, так что уровень шума и расход топлива возрастут не сильно.

«Это что, полевая кухня?» – удивляется охранник, когда мы выезжаем за заводские ворота. Почти угадал. Вседорожный прицеп, который тащу за собой, похоже, готов пройти огонь,

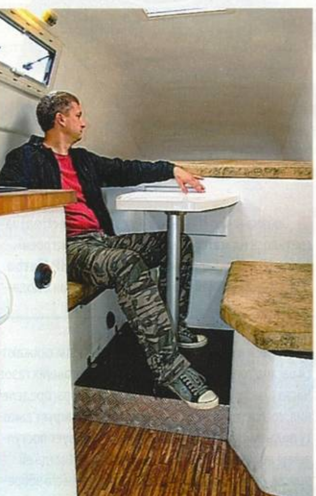
Масса вседорожного прицепа – около 300 кг.

воду и медные трубы. Мощная независимая (!) подвеска, 500-миллиметровый дорожный просвет, 15-дюймовые шины и «гибкое» шарнирное крепление к фаркопу позволяют съехать с асфальта на серьезное бездорожье и разбить лагерь на опушке леса.

Сверху на прицепе палатка, которую за пару минут раскладывает один человек. С противоположной от входа стороны (в этом борту прицепа установлена газовая плита) натягивают тент: кашевару дождь помехой не станет. Поклажу можно уложить в прицеп, чтобы разгрузить машину. Снаружи пристегиваются канистры с топливом и газовый баллон, внедорожный домкрат. За многочисленными дверцами – полости для багажа, аккумуляторов, питьевой воды и спортинвентаря. Комплектация оговаривается в каждом случае отдельно. Один захочет уложить в прицеп квадроцикл, другой предпочтет более комфортабельную палатку с тамбуром.

Наконец, самый животрепещущий вопрос: сколько? И жилой модуль, и вседорожный прицеп в базовой комплектации стоят от 150 000 рублей. Как там было в песне из популярного новогоднего фильма – думайте сами, решайте сами: иметь или не иметь! **ЗР**

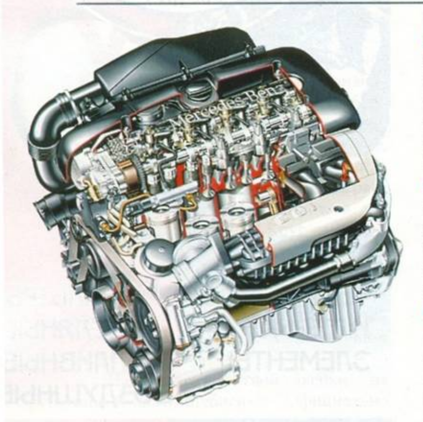
За доплату установят энергосберегающие светильники, противомоскитные сетки и прочую нужную мелочь.



Газовая плита, мойка, кран с электронасосом для подачи воды – мечта хозяйки-туристки!

Развиваем моторику

Краткий словарь автомобильных названий и аббревиатур составляет Максим Сачков. Первые странички посвящены одному из самых важных агрегатов – двигателю. Точнее, оригинальным названиям бензиновых и дизельных моторов, а также наиболее популярным у автомобильных криптографов системам газораспределения.



ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Несмотря на то что принцип работы у всех двигателей с воспламенением от сжатия одинаков, а поставщиков топливной аппаратуры можно пересчитать по пальцам, некоторые производители придумывают собственные названия системам питания и семействам двигателей.

■ **TDI (Turbo Diesel Injection)** – многие полагают, что эту аббревиатуру может носить любой турбодизель. Однако так называются лишь дизельные двигатели концерна «Фольксваген», который закрепил за собой исключительное право на использование этого словосочетания.

■ **HDi (High-pressure Direct injection)** расшифровывается как «непосредственный впрыск под высоким давлением». За этим обозначением скрываются агрегаты концерна «Пежо-Ситроен» с топливной системой «коммон рейл».

■ **JTD (Jet Turbo Diesel)** – оригинальное обозначение двигателей крупнейшего итальянского концерна, которые устанавливают на ФИАТы, «альфы-ромео», «лянчи». Английское *jet* – форсунка.

Многие производители зашифровывают в аббревиатурах одно и то же: **common rail diesel injection** – дизель с впрыском «коммон рейл». Разные лишь количество и последовательность букв. Например, «Мерседес-Бенц» называет свои агрегаты **CDI**, шильдик **CRDi** используют корейские родственники КИА и «Хёндай», а **dCi** отличает дизельные моторы концерна «Ниссан-Рено».

■ **CDTI (Common rail Diesel Turbo Injection)** – «Опель» подчеркивает, что все его дизели оснащены турбонаддувом. Хотя атмосферные агрегаты в автомобильном мире уже давно стали историей.

БЕНЗИНОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Множество загадочных названий появилось с массовым распространением двигателей с непосредственным впрыском бензина в камеру сгорания. Еще больше подхлестнула фантазию маркетологов установка на эти агрегаты наддува.

■ «Мерседес-Бенц» представил первый серийный двигатель с непосредственным впрыском (на модели 300 SL) аж в 1954 году. Нынешние двигатели с системой питания **CGI (stratified-Charged Gasoline Injection)** и компрессором типа «Рутс» устанавливают не только на спортивные купе, но и на представительские седаны.

■ **GDI (Gasoline Direct Injection)** – имя пионера новой эры двигателей с непосредственным впрыском. Первый такой серийный мотор появился в 1996 году на модели «Мицубиси-Галант». Сейчас технологию GDI заимствуют даже некоторые европейские марки, например «Вольво».

■ Систему непосредственного впрыска **D-4** «Тойота» представила на следующий год после появления мотора GDI. В серию на внутренний рынок двигатели **D-4** пошли в 1997-м.

■ Обозначение **HPi (High-Pressure injection)** засветилось на моторах концерна «Пежо-Ситроен» около 10 лет назад. Буквенный индекс **THP (Turbo High Pressure)** закреплен за двигателями с подачей топлива в камеру сгорания и турбонаддувом, разработанными совместно с фирмой БМВ.

■ **FSI (Fuel Stratified Injection)** – послойный впрыск топлива. Один из вариантов подачи горючего непосредственно в камеру сгорания. Такой аббревиатурой пользуются мотористы концерна «Фольксваген».

■ **TFSI (Turbo Fuel Stratified Injection)** – вначале эти буквы носили все двигатели концерна «Фольксваген», оснащенные непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом. Теперь право четырех букв оставили только за агрегатами с эмблемой из четырех колец, а остальные наддувные моторы с непосредственным впрыском, предназначенные для автомобилей марок «Фольксваген», «Шкода», СЕАТ, стали называть **TSI.** Причем систем, сжимающих воздух, может быть несколько: компрессор с механическим приводом, турбонагнетатель и даже их сочетание.

■ **JTS (Jet Thrust Stoichiometric)** – по аналогии с дизелями название бензиновых двигателей ФИАТ с непосредственным впрыском начинается со слова *jet*.

СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВКИ ФАЗ И ВЫСОТЫ ПОДЪЕМА КЛАПАНОВ

Гидравлические или электрические приводы изменяют положение распредвалов, управляющих впускными и выпускными клапанами, и таким образом в зависимости от оборотов смещают фазы газораспределения, то есть, проще говоря, момент открытия клапанов. Это увеличивает крутящий момент на низких оборотах и мощность на высоких, при этом снижаются расход топлива и токсичность отработавших газов. Часто с системой, сдвигающей фазы газораспределения, соседствует еще одна, которая регулирует высоту подъема клапанов и тем самым дозирует поступление воздуха (или смеси) в цилиндры. Иногда ей присваивают собственное название, но часто аббревиатура или название у этих устройств единое.

■ **VVT (Variable Valve Timing)** – это простое и наиболее точное обозначение встречается у многих моделей концерна «Джи-Эм» (среди них «Шевроле» и «Кадиллак»). Приводами, смещающими фазы газораспределения, оснащены впускные и выпускные распредвалы.

■ **VVT-i (Variable Valve Timing with intelligence)** – чтобы расставить точки над i, «Тойота»

добавила в обозначение одну маленькую букву. Помимо распространенной схемы, где распредвалы вращает гидравлика, на некоторых люксовых модификациях «Лексуса» применяют усовершенствованную **VVT-iE** с электроприводом для впускных клапанов.

■ **VANOS** – впервые это оригинальное название появилось у БМВ в 1992 году. Оно родилось от словосочетания *variable Nockenwellensteuerung* (дословно – переменное управление распределительными валами). Если смещают фазы и на впуске, и на выпуске, получается **Double VANOS**. Другая система, получившая название **Valvetronic**, с помощью шагового двигателя, дополнительного эксцентрикового вала, рычагов и коромысел задает нужную степень подъема впускным клапанам.

■ **MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control)** – фирменная система «Мицубиси», увидевшая свет еще в начале 1990-х. От простого устройства, поворачивающего распредвал впускных клапанов, она эволюционировала до сложной системы, изменяющей не только фазы, но и высоту подъема каждого клапана.

■ Под аббревиатурой **VTEC (Variable valve Timing and lift Electronic Control)** скрывается известная система «Хонды», задающая нужный ход и момент открытия впускных и выпускных клапанов. Более совершенная конструкция – **i-VTEC** (приставка *i* означает *intelligent* – «интеллектуальный» в переводе с английского) умеет вдобавок плавно смещать фазы на впускном распредвале.

■ В «Субару» под стать характеру выпускаемых автомобилей систему регулировки фаз газораспределения назвали «активным контролем над клапанами»: **AVCS (Active Valve Control System)**. А схему с двумя «поворачивающимися» валами логично окрестили **Dual AVCS.**

■ **VarioCam** (**Variable Camshaft,** то есть регулируемый распредвал) сдвигает фазы газораспределения на моторах «Порше». Приставка *plus* говорит о расширении возможностей – дополнительно изменяется высота подъема впускных клапанов. Естественно, впервые **VarioCam plus** примерил «центровой» из Штутгарта – «Порше-911».

■ **C-VTC (Continuous Valve Timing Control)** управляет фазами на двигателях «Ниссан». Дорогие модели – вроде «Инфинити-G37» или «Ниссана GT-R» – имеют в списке еще и систему **VVEL (Variable Valve Event and Lift)**, изменяющую ход клапанов.

■ В паре с безымянной системой, вращающей распредвалы, на моторах «Ауди» работает **AVS (Audi Valvelift System).** Она ступенчато изменяет высоту подъема клапанов. **ЗР**

БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Свернуть с прямого пути

Как известно, в случае опасности водителю предписано давить на тормоз, но никак не пытаться вырулить в сторону. В свое время, когда на машинах не было ни ABS, ни ESP, такая рекомендация была вполне оправданной: при маневре автомобиль могло развернуть и выбросить то ли на встречку, то ли на тротуар… Но, видимо, настала новая эпоха, раз уже через два года специалисты из компании «Континенталь» обещают довести до конвейера новейшую систему активной безопасности Emergency Steer Assist.

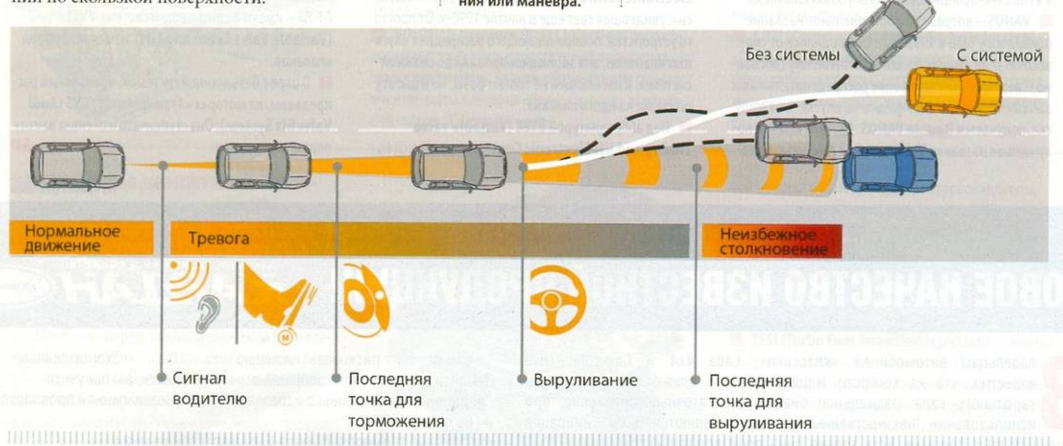
Исследования показали, что, когда уже не хватает тормозного пути, остается возможность уйти от столкновения, резко отвернув в сторону. Например, экстренное торможение со 100 км/ч необходимо начинать не ближе 40 м от преграды. А вот отвернуть можно и с 28 м! Еще сильнее этот разрыв проявляется при движении по скользкой поверхности.

Вот так выглядит маневр в исполнении Emergency Steer Assist.

Схема предотвращения столкновения путем экстренного торможения или маневра.

Итак, при опасном сближении водитель получает предупреждающий сигнал от системы. Если он решится отвернуть, компьютер мгновенно вычислит правильный угол поворота руля, активирует систему стабилизации, перенастроит подвеску на максимально жесткий режим и поможет выписать траекторию на уровне профессионального гонщика.

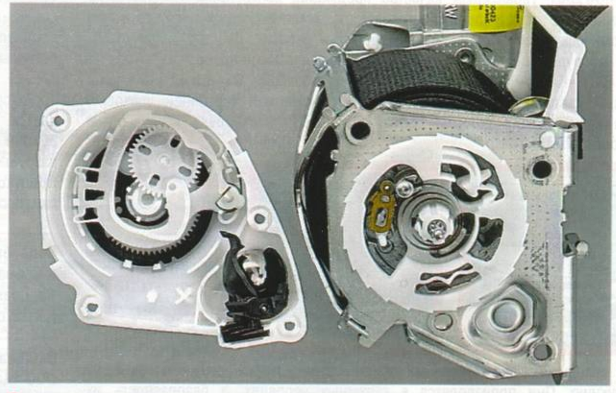
Заметим, что автомобиль, оснащенный Emergency Steer Assist, оборудован не только радарами, но и стереовидеокамерами. Новый помощник способен подсказать водителю, куда именно надо отворачивать – вправо или влево, но сам он (пока что!) лишен права принимать решение. Командой к действию является рывок баранки, а уж автоматика подкорректирует его угол и не позволит уйти в неконтролируемый полет.



Отлегло

Ограничители предельного натяжения ремня безопасности известны давно, но они настроены на определенное усилие без учета веса конкретного пассажира. А на самом деле его надо бы учитывать. Так что же, снабжать каждую подушку еще и электронными весами?

На фирме TRW задачу решили механическим способом, без единого транзистора. Разработчики учли очевидное: чем человек тяжелее, тем он, извините, пузатее и, следовательно, тем больше выбрана длина ремня (речь о задних, неподвижных сиденьях). Ну а дальше все оказалось достаточно просто. Новый ограничитель SALL (Self-Adaptive Load Limiter) прошел все необходимые испытания и уже устанавливается в «мерседесах» E-класса. Теперь, как утверждают врачи, сломанных ключиц у легковесных седоков будет меньше.

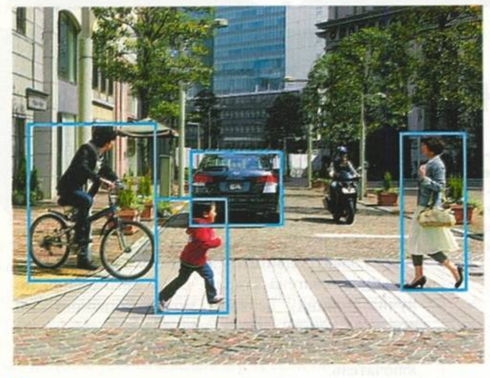


Храповики, шестеренки – и никаких микросхем!

3D для «Субару»

Чтобы видеоглаза хорошо видели, стекло должно быть чистым. Надо думать, разработчики об этом позаботились.

В 2008 году в Японии представили первую систему распознавания препятствий и адаптивного круиз-контроля EyeSight. Тогда это было в новинку, а сегодня «Субару» рапортует об успешном окончании разработки новой системы New EyeSight, обладающей куда более впечатляющими возможностями. Теперь предупреждающий об опасном сближении сигнал раздается, если относительная скорость двух автомобилей (или автомобиля и препятствия) не превышает 30 км/ч. Если же она больше, ждать реакции водителя просто некогда – и автомат приступает к торможению без спроса.



Обратите внимание: встречный мотоциклист не признан опасным, в отличие от идущей справа дамы. Ибо она вскоре может оказаться на пути авто.

Адаптивный круиз-контроль обогатился функцией All-Speed Range Tracking, которая гарантирует соблюдение безопасной дистанции как на автобане, так и в городской пробке. Собственно говоря, водителю остается лишь рулить, а о педалях позаботится автоматика.

Разумеется, подобные системы могут надежно работать только при условии правильного распознавания объектов на дороге и определения их удаленности. Поэтому «субару» наделены стереоскопическим зрением, давно испытанным природой: пара видеокамер удобно разместилась по бокам зеркала заднего вида, а мощный компьютер вычленяет из картинки не только опасные, но и потенциально опасные объекты.

Большая разница

Какое колесо лучше – большое или маленькое? Однозначного ответа на этот вопрос нет, но разработчики фирмы «Мишлен» уверены: то, что сейчас устанавливают на автомобили, далеко от оптимума. Для городских авто предложены… 10-дюймовые шины вместо 14-дюймовых! Выгоды от такой замены были продемонстрированы на прошедшей в Рио-де-Жанейро презентации. Итак, сравним две покрышки: обычную Energy XM1 размером 175/65R14 и экспериментальную 175/70R10. Оказывается, обе выдерживают нагрузку 475 кг и скорость 190 км/ч, но вторая при этом позволяет снизить массу автомобиля на 40 кг, уменьшить колесные арки и сделать салон компактного авто просторнее. По утверждению разработчиков, высокие боковины позволяют не бояться неровностей, типичных для города, и даже спокойно преодолевать бордюр.

А как быть с управляемостью? Что же, вот два «ситроена-С2»: один в обычной обувке, другой в новой. Правда, пришлось изменить передаточные числа коробки, подвеску, настройку спидометра, тормоза. Но пробег по трассе Формулы-1 на скорости под 100 км/ч (речь все-таки о городском авто) различий не выявил.

Для машин, ездящих преимущественно за городом, предложена противоположная замена: шины размером 215/55R16 должны уступить место покрышкам куда большего диаметра – 195/55R21. Ради чего? А они позволят сэкономить 0,05 л топлива на 100 км пробега или, что нынче важнее для автопроизводителя, 1,25 г/км выбросов CO_2. В странах ЕС автопроизводителей нещадно штрафуют за каждый лишний грамм.

Пожалуй, придется привыкать к новому внешнему виду автомобилей, а слово «тачка» может обрести почти буквальный смысл.

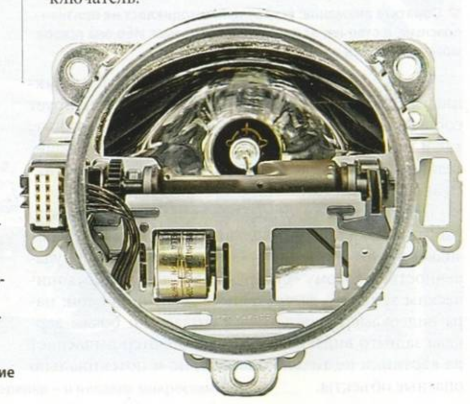
Благодаря измененной подвеске клиренс «Ситроена-С2» почти не уменьшился. Вид же самого колесика на таком авто требует привыкания (справа).

Дальний встречным не мешает

При включенном дальнем свете встречный автомобиль попадает в искусно и искусственно созданную тень.

Никогда не замечали – двухнитевые лампочки H4 практически всегда приходится заменять из-за перегорания спиральки ближнего света? Пользоваться дальним удается нечасто – много встречных машин. Однако система Dynamic Light Assist, разработанная фирмой «Хелла», позволяет не отказывать себе в удовольствии освещать дорогу максимально ярко и далеко. Правда, фара из-за этого превратилась в сложный оптико-механический прибор, работающий под управлением компьютера, который, в свою очередь, получает информацию от видеокамеры. Последняя фиксирует появление в зоне ослепления встречных и попутных авто, но не выключает дальний свет (согласитесь, это было бы банально!), а модифицирует луч, как бы вырезая из него участки, занятые этими автомобилями.

Слово «вырезать» подходит в данном случае как нельзя лучше, только вместо лезвия ножа луч режет фигурная заслонка, перемещаемая шаговым электродвигателем. Теперь водитель нового «Фольксвагена-Туарег» (этот автомобиль получил новинку первым) может спокойно смотреть на дорогу, ярко освещенную дальним светом, и не хвататься то и дело за подрулевой переключатель.

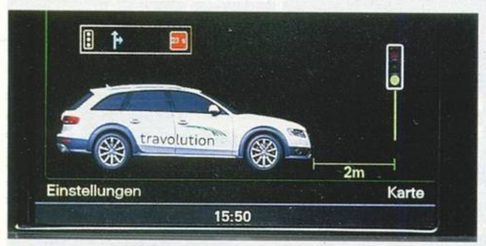


Внутри фары, оснащенной системой Dynamic Light Assist, миниатюрный электромоторчик перемещает маску в виде поворачивающейся заслонки, меняя светораспределение нужным образом.

Немецкая волна

На родине «Ауди» начались испытания системы организации дорожного движения, получившей название Travolution. Новое слово составлено из двух старых: traffic и evolution. А корни системы растут из известной уже давно «зеленой волны». Ее широкому распространению помешало то, что плотность реального потока не учитывалась.

Теперь все иначе: индукционные датчики, уложенные под дорожное полотно, непрерывно передают данные о количестве проезжающих во всех направлениях машин на центральный городской процессор, а тот вырабатывает стратегию работы све-

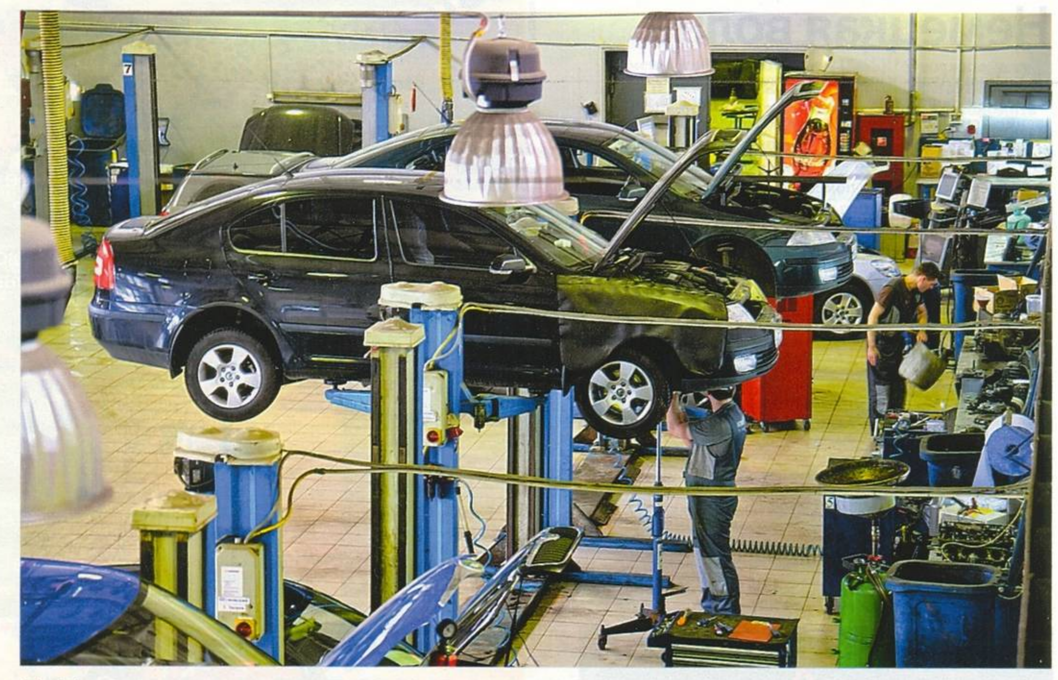


Вы в паре метров от светофора, красный загорится через 23 секунды.

Вам нужно дизтопливо! Повесьте этот пистолет на место и возьмите другой.

тофоров. При этом водитель на мониторе в машине видит, сколько секунд еще будет гореть тот или иной сигнал перед ним и с какой скоростью нужно ехать, чтобы успеть к зеленому. А если он не успевает, автомобиль легким клевком побудит к торможению: нечего, мол, лететь на желтый!

В качестве дополнительных бонусов «траволюции», начатой «Ауди» в сотрудничестве с Мюнхенским университетом, – подача сигнала на монитор в случае выбора не того топлива на АЗС: водителю предложат повесить пистолет на место и взять другой. А после заправки можно расплатиться, ткнув пальцем в «кнопку» на дисплее.



Хит-парад

Менять расходники на машине с музыкальными нотками в названии, пожалуй, не менее приятно, чем слушать любимые мелодии. Хит-парад представляют Игорь Козлов и Александр Батыру (фото).

СВЕТОПРЕДСТАВЛЕНИЕ

Глядя на сильно зауженный к передку капот, поначалу сомневаешься: небось, непросто на этой машине менять лампочки, ведь изнанку головных фар накрывают крылья... Но, открыв капот, понимаешь: всего-то открути белую пластиковую гайку-барашек, выдерни черную чеку с удобным крюком да и вытяни фару вперед. Остается отстегнуть разъем проводки – и оптика в руках! Хотя мы порой ворчим на конструкторов за подобные решения (за то, что фару надо снимать), к «Октавии» не придерешься – все делается быстро и просто, инструмент не нужен. Еще плюс: со снятой фарой можно укрыться от непогоды, например, в салоне машины и там спокойно поменять огарок.

С поворотником и ближним светом справились быстро. А вот с габариткой провозились из-за тугоВатой посадки патрона. Пришлось соорудить крючок, которым подцепили его длинный «хвост» – и лишь тогда легко выдернули патрон. Советуем запастись такой нехитрой оснасткой. Впрочем, со временем посадка ослабевает, вынуть патрон становится проще.

К дальнему свету тоже небольшая претензия: слишком узок и глубок колодец, в который посажена лампа. Отстегнуть проволочный фиксатор еще кое-как можно, а вот снять колодку непросто – пальцы с трудом пролезают в узкую щель.

Для доступа к секциям в бампере, где установлены противотуманки совместно с так называемыми ходовыми огнями, снимаем соседствующую с оптикой пластиковую накладку, просто потянув ее на себя. Сквозь образовавшееся отверстие нажимаем на язычок, фиксирующий фару, и вынимаем ее из бампера.

Для замены ламп в фонарях инструмент тоже не нужен. Отогнув клапаны в обивке багажника, вынимаем, нажав на защелки, плату – и вот они, лампочки. Габаритка расположена вне платы – непосредственно на корпусе фонаря, и хватка ее патрона слабее, чем в фаре. В третьем «стопе» установлены практически вечные светодиоды, так что лезть под обивку крышки багажника вряд ли когда-нибудь придется. Подкачали фонари номерного знака – здесь понадобился инструмент.

КРУЧУ-ВЕРЧУ

Зазоры в клапанах поддерживают гидрокомпенсаторы, а в приводе ГРМ трудится цепь. Эти механизмы в обслуживании не нуждаются.

Skoda Octavia

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДЕБЮТ: 2004 год, в 2008-м модель обновили.

КУЗОВА: 5-дверный хэтчбек, универсал.

ДВИГАТЕЛИ: (указаны только модели после рестайлинга) бензиновые – 1,4 л, 80 л.с.; 1,4 л, 122 л.с.; 1,6 л, 102 л.с.; 1,8 л, 152 л.с.; 1,8 л, 160 л.с. (участник теста); 2,0 л, 200 л.с.; дизельные – 1,9 л, 105 л.с.; 2,0 л, 140 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А6, МА7 (DSG – участница теста).

ПРИВОД: передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: их много – одних только базовых около тридцати.

ЦЕНА В ИЮНЕ 2010 ГОДА: 599 000–999 000 руб.

Поменять воздушный фильтр сложнее обычного: туговат крепеж. К тому же восемь саморезов – многовато, пожалуй. Возьмите за правило крутить их только добротным инструментом, поскольку замыленное жало отвертки запросто слижет крест в низкой шляпке самореза. И тогда, поверьте, намучаетесь, орудуя пассатижами. Прежде чем поднимать крышку корпуса, не забудьте отстегнуть разъем с датчика расхода воздуха (при выключенном зажигании)!

Для замены свечей снимаем пластиковую накладку двигателя – просто сдергиваем ее с четырех буферов вверх. Проводка индивидуальных катушек упрятана в едва гнущемся кабель-канале, поэтому поступаем так: сжав фиксирующий усик, немного сдвигаем каждый разъем со своей катушки (начиная с первого цилиндра), а когда доберемся до последнего, окончательно сдвигаем кабель-канал со всеми четырьмя разъемами и отводим его в сторону. Свечи – под ключ «на 16».

Если предстоит менять масло в двигателе, пластиковую накладку пока не ставим: будет мешать. Вдобавок доступ к фильтру перекрывает топливный шланг – его высвобождаем из зажима и отводим в сторону. Если фильтр не пойдет от руки, целесообразнее использовать съемник-чашку: им работать намного удобнее, чем цепным или трехпалым. Чтобы добраться до сливной пробки, снимаем пластиковый щит, прикрывающий моторный отсек снизу. В этой детали нет отверстия под сливную пробку, и это, пожалуй, самая серьезная претензия к машине! Крепежа много: восемь саморезов под «Торкс-25» и еще три болта под «Торкс-30». Последние нередко закисают в алюминиевом подрамнике, особенно у тех владельцев, которые предусмотрительно вырезали в пластике отверстие напротив сливной пробки и теперь при замене масла защиту не снимают. Решение правильное, но следует периодически выкручивать те три болта и смазывать резьбу, чтобы окончательно не прижавели.

Эти усилия будут вознаграждены, когда возьметесь менять поликлиновой ремень, поскольку добраться до него проще снизу, сняв защиту. Для удобства снимите и боковой щиток, прикрывающий моторный отсек со стороны колеса, – здесь семь саморезов под «Торкс-25». В приводе стоит автоматический натяжитель, поэтому с настройкой ремня не ошибетесь.

Масло в коробке DSG (именно такая на тестовой машине) залито на весь срок службы – здорово! Плохо другое: в картере нет контрольной пробки, поэтому, когда рано или поздно масло начнет сочиться (уплотнения редко служат вечно), будет непонятно, сколько же его доливать. Дилеры поступают так: сливают все, что сольется, в мерную емкость (благо, хоть для этого пробка есть!), доводят объем до 3 литров и заливают обратно через сапун.

Охлаждающую жидкость по регламенту тоже не меняют. Но, возможно, придется, если вместо оригинального антифриза TL VW 774 G (по классификации «Фольксвагена»), который не в каждом магазине найдешь, были вынуждены долить воды. Вот тогда и обнаружите, что сливных пробок завод не предусмотрел.

Топливный фильтр расположен под брюхом машины, около заднего правого колеса. Грязь, летящая из-под него, порой сковывает штуцеры фильтра с наконечниками трубок, поэтому, прежде чем надавливать на клипсы фиксации, расшевелите наконечники. Иначе их легко сломать, и тогда придется менять трубку в сборе, а она недешева. Да и замена трудоемка – магистраль-то длиннющая. Когда почувствуете, что ход стал более или менее свободным, надвиньте наконечник на штуцер и только затем, сжав клипсы, рассоедините. Разумеется, аккуратно, чтобы не облиться топливом (емкость для слива и ветошь подготовьте загодя).

В замене тормозных колодок лишь два нюанса: в поршень переднего левого механизма нужно вставить именно ту колодку, что с проводом (она единственная с индикатором предельного износа), а поршни задних надо не вдавливать, а вкручивать. Обязательно смажьте контактирующие поверхности между скобами и колодками и не забудьте свести колодки – понажимайте на тормозную педаль и подергайте рычаг ручника. Причем непременно до контрольной поездки.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (рекомендуется VW 504.00 по классификации «Фольксвагена»), масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	60 (4)*
Топливный фильтр	60 (4)
Свечи зажигания (NGK PZFR6R)	60 (4)*
Поликлиновой ремень	–**
Фильтр салона	30 (2)*
Масло в коробке DSG	–***
Антифриз в системе охлаждения	–***
Тормозная жидкость	(2)

*Проверка каждые 15 тыс. км или раз в год, замена по состоянию.
**Проверка каждые 60 тыс. км (рекомендуемый дилерами интервал – 30 тыс. км), замена по состоянию.
***Рассчитано на весь срок службы.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	6270
Бампер передний	8830
Блок-фара (галоген)/фонарь	8580/3630
Капот	11880
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	740/990/1485/660
Свечи зажигания, комплект	3300
Ремень привода навесных агрегатов	990
Ролик натяжителя поликлинового ремня	2145
Тормозные колодки передние/задние	3630/2970

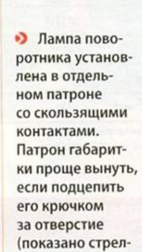
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	810
Замена масла и фильтра двигателя	810*
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	160/490/160**
Замена свечей зажигания	650**
Замена поликлинового ремня	810
Замена охлаждающей жидкости	490*
Замена тормозных колодок передних/задних	1130/972
Регулировка углов установки колес	2920
Нормочас	1620

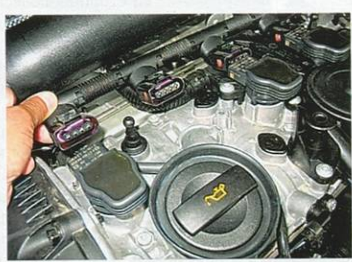
*Без учета стоимости демонтажа защиты моторного отсека.
**При плановом ТО.

Перед снятием фары весьма желательно съездить на мойку. Отвернуть гайку-барашек (показана стрелкой) грязь не помешает, но выдернуть чистую чеку (другая стрелка) будет проще.

Поменять воздушный фильтр сложнее обычного – многовато крепежа. Саморезы сначала крутим против часовой стрелки, чтобы почувствовать заход резьбы, и лишь затем затягиваем.



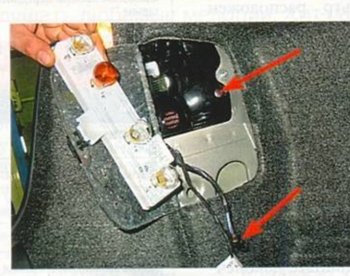
Лампа поворотника установлена в отдельном патроне со скользящими контактами. Патрон габаритки проще вынуть, если подцепить его крючком за отверстие (показано стрелкой).



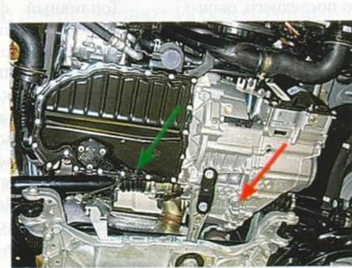
Кабель-канал с колодками снимаем последовательно, начиная с катушки первого цилиндра. Катушки не закреплены, они сидят в свечных колодцах внатяг.

Угловую накладку решетки в бампере снимаем осторожно, чтобы не обломить защелки (напомним, на морозе пластик становится хрупким). Фиксатор фары показан стрелкой.

Прежде чем вывертывать масляный фильтр, подложите снизу ветошь, чтобы не залить отработкой поликлиновой ремень. Не забудьте вернуть на место и зафиксировать топливный шланг.

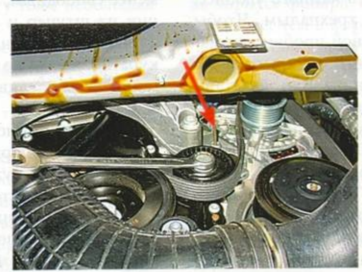


Отогнув обивку багажника, сжимаем фиксатор и вынимаем из фонаря плату с лампами. Габаритка установлена отдельно: ее патрон и посадочное место показаны стрелками.



Моторный отсек снизу (защита снята): сливная пробка двигателя показана зеленой стрелкой, коробки DSG – красной. Патрубки радиатора расположены над патрубками интеркулера.

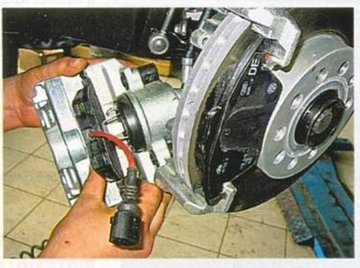
Для замены лампы подсветки номера снимаем плафон, выкрутив пару саморезов под «Торкс-10». Подобного крепежа в машине много, поэтому купите соответствующий инструмент заранее.



Автомат натяжителя поликлинового ремня отводим за болт ролика, повернув его ключом «на 17» по часовой стрелке и вставив в отверстия на секторах чеку диаметром 4 мм (стрелка).

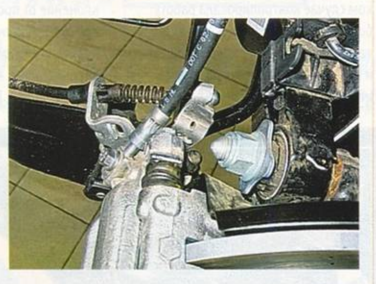
Перед заменой топливного фильтра, чтобы не сломать клипсы (одна из них показана стрелкой), расшевелите наконечники топливных трубок.

Наружную колодку вставляем в постель скобы, а внутреннюю – трехпалой пластиной в поршень. Индикатор предельного износа есть только на левом переднем механизме.

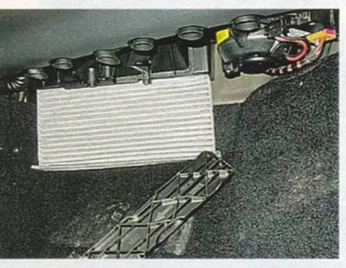


Если намерены самостоятельно обслуживать машину, купите такое приспособление для ввертывания поршней задних тормозов. Окупится за одну замену колодок у дилера.

После замены задних колодок покачайте рычаг, на который надет трос стояночного тормоза. Польза двойная: сведете колодки и проверите, не заедает ли ось рычага.



Для доступа к салонному фильтру откручиваем два пластиковых болта крепления шумоизоляционного мата под бардачком и сдвигаем лючок отопителя вправо (к пассажирской двери).



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

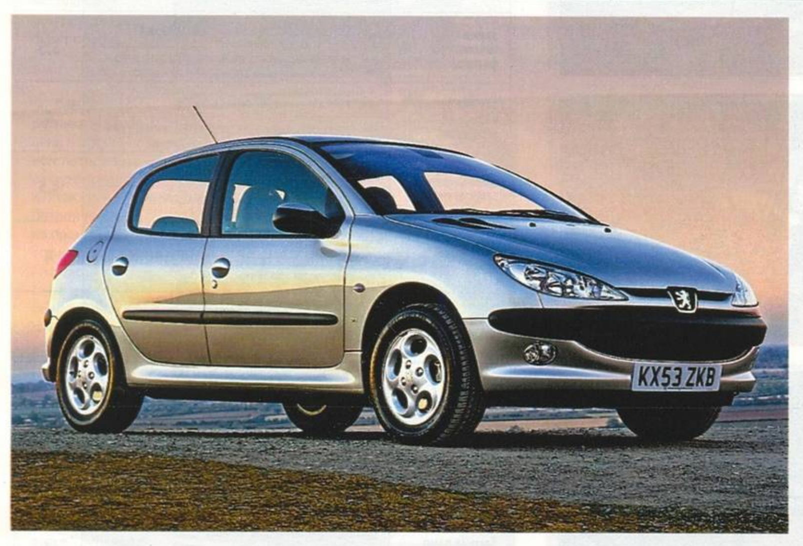
Название операции		Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+	Хороший доступ к фильтру	3,5
	−	В штатной защите моторного отсека нет отверстия под сливную пробку	
Замена воздушного фильтра	+	Хороший доступ	3,5
	−	Много крепежа, тугая резьба	
Замена топливного фильтра	+	Имеются быстросъемные наконечники	3,5
	−	Нужна смотровая канава или эстакада, легко обломить хрупкие клипсы наконечников	
Замена ремня навесных агрегатов	+	Есть автоматический натяжитель	4
	−	Для нормального доступа нужно снимать два пластиковых щита, а это 18 креплений	
Замена свечей зажигания	+	Из инструмента потребуется только свечная головка	4,5
	−	Жестковат кабель-канал, подходящий к индивидуальным катушкам	
Замена ОЖ двигателя	+	Регламентом замена не предусмотрена	4
	−	Нет сливных пробок	
Замена масла в коробке DSG	+	Масло рассчитано на весь срок службы	4
	−	Сложная процедура проверки уровня	
Замена тормозных колодок	+	В комплекте с оригинальными колодками присутствует крепеж и расходные пластины	3,5
	−	Нужно приспособление для вкручивания поршней задних механизмов, можно перепутать правые-левые колодки спереди	
Замена салонного фильтра	+	Не нужен инструмент	5
	−	Нет	
Замена ламп в фарах	+	Продуманная конструкция	4
	−	Сложновато вынуть патрон габаритки и снять колодку с лампы дальнего света	
Замена ламп ходовых огней и противотуманок	+	Не понадобится инструмент	5
	−	Нет	
Замена ламп в фонарях	+	Все быстро и просто	5
	−	Нужен инструмент для плафонов подсветки номера	

*Авто с мотором CDA (1,8 л, турбо) и коробкой DSG в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибальной шкале (ЗР, 2008, № 1).

Благодарим компанию «Атлант-М Тушино» за помощь в подготовке материала.

Круговая оборона

Система пассивной безопасности автомобиля – вещь, безусловно, полезная. Однако не следует требовать от нее невозможного, предостерегает руководитель Центра технической экспертизы НАМИ Юрий Глумов.



С ДВУМЯ НЕИЗВЕСТНЫМИ

В милицейских сводках эти аварии обычно относят к числу незначительных: дама на почти новом «Пежо-206» слишком эмоционально отреагировала на маневр наглухо затонированной «девятки», вследствие чего нос ее машины оказался в металлическом ограждении. Обидчику удалось скрыться, поэтому весь свой гнев пострадавшая обрушила на компанию «Пежо». Благо повод оказался серьезным: при ударе не сработала ни одна из четырех штатных подушек безопасности. То, что все обошлось без единой царапины, девушку не остановило – кто-то же должен ответить за испорченное настроение! А заодно и оплатить ремонт... Разобраться в ситуации поручили автотехническому эксперту.

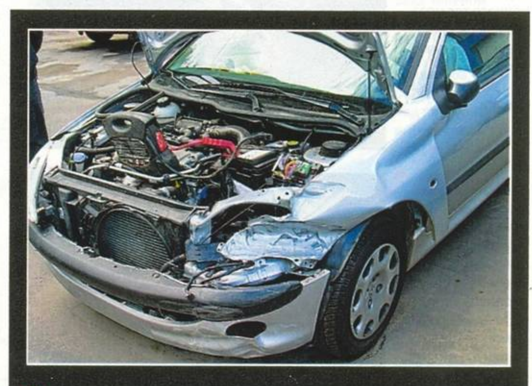
Фирменный сканер, одолженный на время у специалиста дилерской СТО, пообщавшись с проштрафившейся системой, сообщил, что обе фронтальные подушки и сопряженные с ними элементы исправны и находятся в полной боеготовности. Вот только парочку боковых эйрбегов не нашел. Куда же они делись? На этот вопрос прибор отвечал угрюмым молчанием. На всякий случай эксперт ощупал спинки сидений – и обнаружил, что средства спасения мирно покоятся на своих местах. Осталось лишь отыскать не застегнутый на заводе разъем... Увы, дело оказалось не в бобине – спец, разобрав полмашины, понял, что прибор попросту соврал. После замены устаревшей программы новой сканер немедленно отыскал пропажу! Но труды не пропали зря: копаясь во внутренностях разбитой машины, эксперт с удивлением обнаружил, что не выполнил своих обязанностей и другой, не зависящий от подушек элемент безопасности – пиротехнические преднатяжители привязных ремней. Стало ясно, что с наскока тут ничего не решить, надо возвращаться к истокам событий.

НЕЗАРЯЖЕННОЕ РУЖЬЕ

В исковом заявлении истица указала, что «не раскрылись подушки безопасности водителя и пассажира, в то время как датчик срабатывания подушек зажегся». Но ведь в «Пежо» нет такого датчика! Хозяйка, видимо, не читала инструкцию. Как же она в таком случае контролировала работу бортовых систем? Между тем индикатору исправности подушек (о нем и идет речь) в описании посвящен целый абзац! А что если она пренебрегла и другими обязанностями водителя? Тепло! В милицейском протоколе отмечено, что в момент аварии в машине находился один человек. Это объясняет сохранность преднатяжителя ремня правого сиденья: когда ремень расстегнут, система не активируется. Похоже, левый уцелел по той же причине – дама не была пристегнута! Но что же случилось с подушками? Неужели... Эксперт решил проверить еще одно предположение.

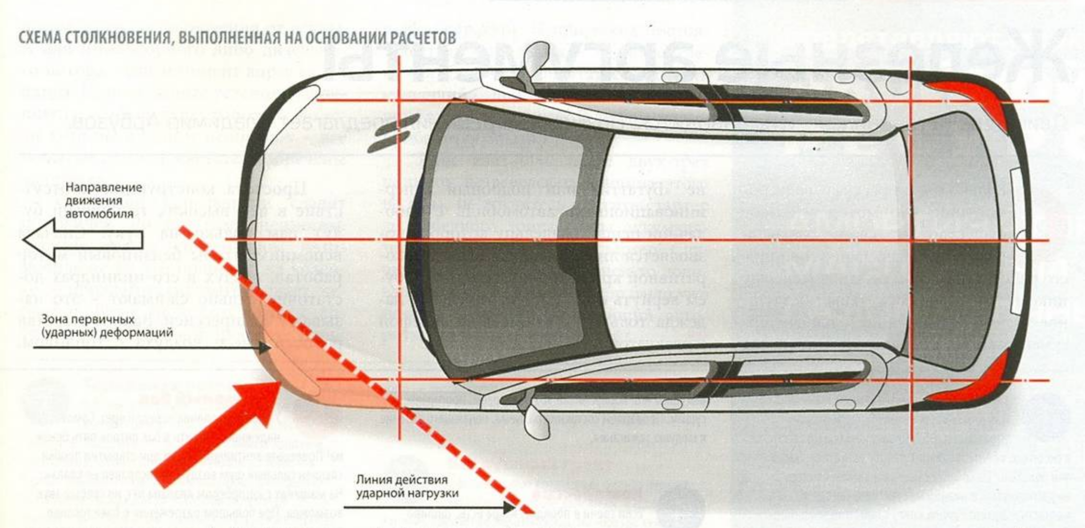
ПРИКЛАДНАЯ МАТЕМАТИКА

Схема ДТП, составленная на глаз, делу помогла мало. Пришлось заняться расчетами. Основой послужили характер и величина деформации элементов кузова. Произведя вычисления, специалист установил, что угол встречи автомобиля с препятствием составил 45±5°. Есть! По данным изготовителя, именно при таком направлении удара ни передние, ни боковые подушки срабатывать не должны – слишком велико отклонение от продольной и поперечной осей машины. Очевидно, такой подход в данном случае оказался оправданным, ведь дама в аварии не пострадала. Впрочем, ей здоро-



Этот удар системы пассивной безопасности дружно проигнорировали.

СХЕМА СТОЛКНОВЕНИЯ, ВЫПОЛНЕННАЯ НА ОСНОВАНИИ РАСЧЕТОВ



во повезло – непристегнутого бог беречь не обязан.

А пресловутый индикатор, по-видимому, пал жертвой повреждений электропроводки, возникших из-за столкновения.

Комментарий отдела эксплуатации. *Подушки безопасности не панацея, а лишь одно из средств защиты водителя и пассажиров в случае аварии. У них свой рубеж обороны, и на других направлениях они неэффективны. Там несут вахту иные устройства, например подголовники. Так что не ищите производственные дефекты там, где их нет. И внимательно читайте документацию, прилагаемую к машине, – это поможет правильно ее эксплуатировать. А то порой доходит до смешного: некая девушка предъявила претензию из-за не сработавших при соударении подушек, хотя в комплектации ее автомобиля таковые не числились!* **ЗР**

Железные аргументы

Двигатель остановился – и не заводится. Возможные решения предлагает Владимир Арбузов.

Сколько бы ни рассказывали романтики, что мотор – живое существо, со своим характером и привычками, уговорить его работать, если он не заводится, еще никому не удавалось. Увы, бездушное железо равнодушно к любым аргументам, кроме железных. Если у вас не «Бугатти» или подобный суперинновационный автомобиль с заоблачной ценой, владельцу которого позволяется лишь смахнуть пыль с декоративной крышки двигателя, попробуем вернуть его к жизни. Иначе вся надежда только на мобильный телефон и эвакуатор.

Простота конструкции и отсутствие в ней высоких технологий будут нам только на руку. Сначала вспомним: чтобы бензиновый мотор работал, воздух в его цилиндрах достаточно сильно сжимают – это называют компрессией. Важны и состав рабочей смеси воздуха с топливом,

1 Предохранители

На автомобилях с электронным блоком управления (ЭБУ) проверяем предохранители в системах, обеспечивающих работу двигателя. Часто они показаны на крышках блоков значком «мотор», но расположены в разных местах. Лень загодя изучать матчасть – возите с собой книгу с описанием машины. Однако непременно следует запомнить, где в ней расположен аварийный выключатель сети (на случай пожара при аварии). Если он вдруг сработает – сэкономите немало времени, пытаясь найти причину.

2 Свечи зажигания

Вывернем одну свечу. Мокрая и пахнет бензином – топливо в цилиндр поступало! Высушив, вставим свечу в наконечник провода или катушки, прижмем к металлу двигателя, на секунду включим стартер. Искра появилась? Видно, свеча была залита топливом. Просушив и оставшиеся, включим на несколько секунд стартер, продуем цилиндры. Дроссель держим полностью открытым – в этом случае при низких оборотах коленвала карбюратор не подсасывает топливо. Завернем свечи, пробуем пустить двигатель. Их снова залило? Возможно, нелады с иглой поплавковой камеры или ее механизмом (см. ЗР, 2010, № 6, с. 168). Свечи прогретого впрыскового двигателя залить сложнее – за порядком следит электроника. Но при холодном пуске это возможно. Тут поможет режим продувки: при полностью открытом дросселе прокручиваем двигатель стартером – форсунки закрыты.

3 Распределитель и другие

Когда нет искры на свече, у машин с распределителем зажигания проверим лампочкой питание катушки зажигания и коммутатора (либо прерывателя). И заодно – нет ли трещин в крышке распределителя. Есть? Тогда проделаем в трещине хотя бы гвоздем или ножиком отверстие диаметром миллиметров пять – утечка высокого напряжения прекратится. Если прогорел бегунок, зачистим обугленное место и изолируем обычным скотчем или полиэтиленовой пленкой. Сгорел резистор бегунка – восстановим проводимость проволочкой. Кстати, в конце такта сжатия первого цилиндра (когда метка на шкиве коленвала совпадает с ответной на крышке двигателя) бегунок должен «смотреть» на контакт первого цилиндра. Если косит в сторону, то, вероятнее всего, поврежден привод распределителя. Что в таких случаях делают опытные водители? Под изношенные шлицы подкладывают, например, тонкую жесть и, отрегулировав положение, пускают мотор. На машинах с ЭБУ осматриваем разъемы и провода. Возможно, в разъем ЭБУ и в блок попала вода. Тогда отключим «минус» аккумулятора и, отсоединив разъем ЭБУ, высушим его. Корпус блока ЭБУ разбираем, протираем, сушим. Проверяем состояние разъема, подающего питание к модулю зажигания.

4 Компрессия

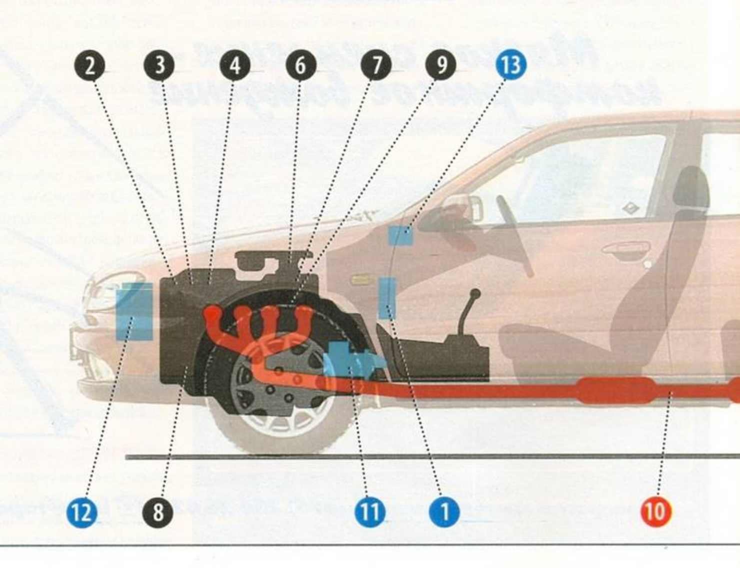
Если свечи в порядке, искра есть, топливо подается, а мотор не работает, проверим компрессию. Оценить ее позволят деревянные пробки, воткнутые вместо свечей. Включим стартер. Выбило – компрессия есть. А нет ее – осматриваем ремень ГРМ: если он не порван, а только утеряна часть зубьев, разрежем ремень вдоль, одно кольцо сместим относительно другого, чтобы на любом участке его оказалось хотя бы по половинке зуба, наденем на шкивы, выставим по меткам фазы… Проверено опытом – какое-то время ехать можно. Иным удавалось кратковременно повысить пропавшую вдруг компрессию, налив через свечные отверстия в цилиндры граммов по десять масла – для экстренного пуска мотора этого хватает, однако с заменой колец тянуть больше нельзя. А если масло не помогло, значит, клапаны «дырявые». С таким дефектом, как и с порванным ремнем, мотор уже не завести.

5 Топливный бак

Указатель топлива нередко врет. Самое надежное – залить в бак литров пять бензина! Проверьте вентиляцию. Если при открытии пробки слышен сильный шум воздуха, неисправен ее клапан. На машинах с адсорбером клапана нет, но слабый звук возможен. При большом разрежении в баке топливо подается с перебоями, бак сминается. Неисправную пробку не довертываем – пусть «дышит»!

6 Карбюратор и вокруг...

Заглянем в диффузоры карбюратора. Если из носика ускорительного насоса при открытии дросселя брызнула струйка бензина, топливо в карбюраторе есть. Не брызжет – проверим магистраль от игольчатого клапана поплавка до бака, продуем ее, осмотрим фильтр, бензонасос. Грязный фильтр меняем или временно обходимся без него. Бензонасос можно перебрать или заменить. Вообще, владельцы старых машин редко нуждаются в наших подсказках, когда речь идет о карбюраторе.



и момент ее воспламенения от искры. А для инжекторного либо дизельного мотора – еще и момент впрыска топлива. Если заданные условия выполняются – мотор будет работать, но если хотя бы с одним непорядок – все попытки пустить двигатель обречены на провал.

С иными неполадками сладит и новичок, но так везет немногим. Электронику в современном автомобиле не то что починить на коленке – продиагностировать бывает непросто. Вряд ли кто-то возит с собой на всякий случай профессиональную аппаратуру. И при таких обстоятельствах мобильник – вещь незаменимая. Впрочем, попытаться оживить «умерший» двигатель всегда полезно: а вдруг получится? В любом случае прибавится опыта.

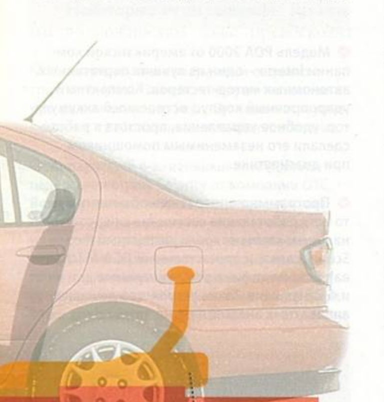
Если двигатель после двух-трех попыток не завелся и причина этого не ясна, не трудитесь крутить стартер до победного конца, когда аккумулятор высосан или сгорел стартер! Случалось, в пустой бак наконец-то долили бензин, а завести мотор было уже нечем... Каков же простейший алгоритм поиска неисправностей? **ЗР**

7 Топливная рампа

Рабочее давление в топливной рампе бензиновых двигателей – около 3 атм. Но как проверить? Когда двигатель остынет, снимем колпачок с клапана на рампе и осторожно нажмем на золотник. Хорошо брызнуло – насос качал исправно. Давления нет? Прислушаемся, жужжит ли насос при включении. (Учтем, что после трех включений, если не провернется коленвал, насос будет отключен!) Если не жужжит, проверим лампочкой напряжение на разъеме бензонасоса в момент включения зажигания. Если лампочка на миг вспыхнет, цепь питания бензонасоса исправна, а каверза в нем самом. Увы, ездить с неработающим впрысковым насосом даже бывалые еще не научились. Где наш мобильник?!

8 Датчик положения коленчатого вала

С неисправным датчиком положения коленвала двигатель гарантированно остановится. Если свечи сухие, а насос работает – датчик, возможно, неисправен: не дает сигнала на ЭБУ. Тем, кто ездит на отечественных авто, этот важнейший датчик следовало бы возить с собой про запас. А вот владельцам некоторых иномарок этого не посоветуешь: очень дорог, к тому же заменить его в чистом поле сложно.



9 Воздушный тракт

Забитый пылью воздушный фильтр мешает полноценной работе двигателя, а если еще и намок, сделает ее невозможной. Но гораздо хуже, если двигатель хлебнет воды и получит гидроудар. Ну а если он заглох лишь из-за того, что путь воздуху перекрыла случайная тряпка, – считай, повезло!

10 Система выпуска

Если при движении автомобиля задним ходом конец выхлопной трубы угодил в вязкую грязь, то современный двигатель с герметичной системой выпуска просто не заведется. По крайней мере, пока не прочистите трубу. Оплавлен нейтрализатор – та же картина. Кстати, в этих случаях можно вывернуть датчик кислорода перед нейтрализатором, и мотор заработает.

11 Стартер

При его отказе машину можно завести с буксира или скатив с горки, лишь бы в батарее осталась капля энергии для работы ЭБУ и его подсистем. Случалось, машину заводили после того, как вывешивали одно из ведущих колес и, включив передачу, раскручивали двигатель намотанной на колесо веревкой. На переднеприводных автомобилях этот трюк выполнить легче – колесо можно вывернуть в сторону.

12 Аккумуляторная батарея

Батарея подсела, лампочки не горят? Если это случилось сию минуту, можно на некоторое время отсоединить АКБ от «массы» – пусть отдохнет, взбодрится. Глядишь, удастся завести мотор с толкача, скатив с горки и т. п. Кстати, первоначальную электроэнергию для возбуждения генератора можно получить и из малых аккумуляторов от различных фонариков, приемников и т. д.

13 Автосигнализация

В капкан, поставленный на злоумышленника, случается попасть и самому. Пример: сняли машину с охраны, а двигатель не заводится. Иногда полезен абсурдный прием: вновь ставим на охрану... и пускаем двигатель! Если не помогло, вспомним, куда упрятан центральный блок системы, и отсоединим от него большие колодки. Остальное делаем, как на машине без «охранки».

Клемма на пульсе

Диагностическая техника стремительно развивается – то, что было востребовано еще вчера, сегодня устарело. Об этом рассуждают Геннадий Емелькин и технический эксперт компании «АмЕвро» Сергей Газетин.

Чем отличается мотор-тестер от автомобильного осциллографа? Кто-то считает, что особой разницы между ними нет, другой противопоставляет их друг другу, третий сравнивает со сканерами. Добавляют путаницы и продавцы оборудования. Разберемся, что к чему.

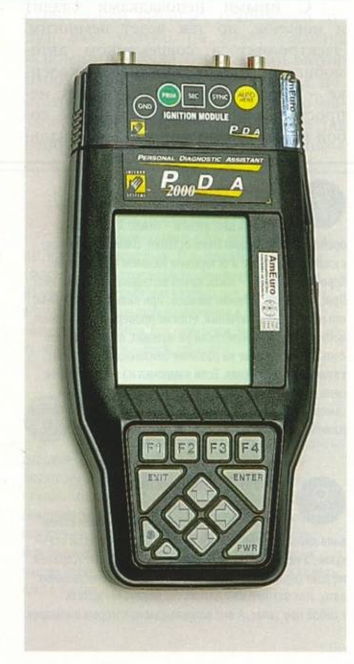
Первыми появились мотор-тестеры. В начале 1950-х это были громоздкие шкафы со множеством аналоговых, то есть стрелочных, приборов, которые измеряли нехитрый набор параметров – обороты коленвала, напряжение в бортовой сети, УЗСК прерывателя. Позднее они обзавелись электронно-лучевой трубкой – и возможностью решать задачи осциллографа.

Свое название эти приборы получили благодаря возможности диагностировать двигатель комплексно, как единый агрегат, а не набор различных подсистем. Мотор-тестер не только информирует мастера о состоянии механики двигателя, его электрики, топливоподачи, зажигания, но и помогает оценить совместную работу этих систем, найти возможные дефекты. Мотор-тестеры последних поколений измеряют, обрабатывают и систематизируют множество параметров двигателя – вплоть до состава рабочей смеси в цилиндрах и компонентов выхлопных газов. Конечно же, часть параметров можно измерить и обычными приборами (мультиметр, осциллограф, газоанализатор и т. д.), но мотор-тестер, анализируя всю информацию о двигателе комплексно, существенно облегчает труд диагноста.

Важное достоинство мотор-тестера в том, что он может провести «баланс мощности» цилиндров двигателя. Последовательно, по заложенной программе, он отключает подачу искры на свечи, измеряет падение оборотов и изменение концентрации паров топлива (CH) в выхлопных газах, тем самым позволяя оценить количество топлива, поступающего в каждый цилиндр. Дополнительно прибор измеряет основные параметры первичной цепи системы зажигания и характеристики искрового разряда. Изучая итоговые диаграммы на дисплее прибора, диагност может не только определить, какой из цилиндров работает неэффективно, но и понять причину. Кроме того, для оценки состояния механической части двигателя мотор-тестер косвенно, по пульсациям стартерного тока при прокрутке двигателя, измеряет относительную компрессию для каждого цилиндра (ЗР, 2009, № 12).

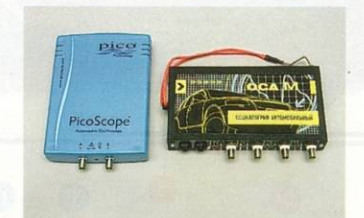
Почему же сегодня мотор-тестер сдает позиции? Дело в том, что на современных автомобилях провести по старинке «баланс мощности» невозможно! Новейшие блоки управления двигателем «экологически ориентированы» – на попытку вмешательства мотор-тестера в работу системы зажигания они реагируют мгновенно и жестко: тут же отключают топливную форсунку в «неисправном» цилиндре, корректируют обороты коленвала и т. д. А оценить изменение концентрации CH мешает каталитический нейтрализатор! Выходит, по отношению к этим машинам мотор-тестер уже́ не системный прибор, а в лучшем случае некий набор инструментов. Полноценно применять мотор-тестеры можно лишь на относительно немолодых автомобилях, вплоть до проектировавшихся под нормы токсичности Евро II и оборудованных, как правило, системами зажигания классической конструкции. Не забудем и о цене мотор-тестера, еще недавно доходившей до 15 000–25 000 евро.

На машинах более поздних поколений диагностическая идеология развивалась в ином направлении, а старичок мотор-тестер, естественно, оказался на обочине прогресса. Приоритетное развитие получили функции самодиагностики в блоке управления двигателем – техника сама следит за своим здоровьем, своевременно информируя и владельца, и диагноста. Связующим звеном между двигателем и специалистом стал сканер. Пример: современный ЭБУ регистрирует пропуски воспламенения смеси даже с указанием цилиндров, в которых это произо-



Модель PDA 2000 от американской компании Interro – один из лучших портативных, автономных мотор-тестеров. Компактный ударопрочный корпус, встроенный аккумулятор, удобное управление, простота в работе сделали его незаменимым помощником при диагностике.

Программно-аппаратные осциллографы, то есть работающие совместно с персональным компьютером: импортный PicoScope (слева) и отечественный ОСА-М (справа). Есть модификации 2-канальные и 4-канальные. Такие устройства дешевле аппаратных аналогов.



шло, – и в этой части выполняет функции мотор-тестера.

Однако самодиагностика может отследить далеко не все источники проблем, нередко их приходится нащупывать с помощью различных методик и дополнительных приборов. Наиболее мощный и универсальный из них – осциллограф. В настоящее время автомобильные осциллографы весьма востребованы, особенно среди квалифицированного технического персонала. Этому способствует и вполне демократичная цена: осциллограф вдесятеро дешевле мотор-тестера.

Функции сегодняшних автомобильных осциллографов серьезно расширены благодаря дополнительным источникам информации – всевозможным датчикам-преобразователям, о которых мы рассказывали. Многие новые методики стали своеобразными ноу-хау. Так, большинство современных осциллографов могут работать совместно с датчиком давления в цилиндре, что позволяет получить график изменения давления в зависимости от угла поворота коленвала. Вместо режима мощностного баланса разработан метод, при котором эффективность работы цилиндров оценивают по амплитуде пульсаций давления на срезе выхлопной трубы. Есть и более экзотические варианты использования осциллографа, например позволяющие оценить даже равномерность тепловых зазоров в приводе клапанного механизма.

Некоторые осциллографы по своим возможностям даже превосходят мотор-тестеры последнего поколения. Но принципиальное различие между двумя этими приборами сохранится всегда: в отличие от мотор-тестера, активно воздействующего на двигатель через систему зажигания (отключение цилиндров, замер компрессии), осциллограф – это измерительно-индикаторный прибор, работающий в пассивном режиме.

Специалисту по диагностике важно знать следующее: если среди обслуживаемых авто большую часть составляют устаревшие, соответствующие нормам токсичности до Евро II, с традиционными системами зажигания и крайне ограниченными функциями самодиагностики ЭБУ, то покупка мотор-тестера представляется рациональным шагом – основная работа ляжет именно на его «плечи».

А для тех, кто занимается более современными авто (Евро III и выше), мотор-тестер может оказаться дорогостоящей обузой.

Необходимым (но не достаточным) условием эффективной работы будет покупка сканера, а в придачу – хорошего осциллографа. Последний будет особенно полезным при работе с автомобилями, насыщенными электроникой (АБС, ПБС, АКП, кузовная электроника и т. п.). Ведь осциллограф – прекрасное подспорье при работе с электронными системами и CAN-шинами, без которых сейчас уже не обходится практически ни один автомобиль, особенно среднего и высшего классов. **ЗР**

Универсальный аппаратный осциллограф от фирмы Fluke используют не только при ремонте автомобиля. Он поможет и увлеченному, требовательному радиолюбителю.

Аппаратный 4-канальный автомобильный осциллограф Solarity от компании ОТС. Встроенная библиотека сигналов поможет диагносту в поиске неисправностей. Одно из весомых преимуществ – автономность. Ведь если в сервисе нет поста диагностики, то на подготовку программно-аппаратного устройства (подключение к компьютеру) тратится дополнительное время.

Пояс верности

Как сделать охранную систему автомобиля надежнее? Об этом рассказывает Владимир Арбузов.

Мы часто слышим о том, как грамотные и умелые злодеи в один миг угоняют автомобиль! Владелец со слезой в голосе рассказывает, что он и «охранку» включил, и отлучился-то на минуту... Такую возможность охотно подтвердили нам и «добрые дяди» из некоей силовой структуры, скромно похвастались имеющимся у них особым электронным устройством. Устройство недешевое – цена, говорят, под 300 тысяч рублей, однако против него будто бы не устоит никакая охранная система! Выходит, от талантливого вора спасения нет?

Тогда мы предложили «дядям» конкретное дело – «угнать» наш автомобиль, оснащенный серийной, но правильно установленной системой. Ее создатели держали пари – если, мол, сумеете, то получите достойный приз! Через посредника оговорили даже правила «дуэли», время и место, но на рассвете прискакал посыльный и сообщил, что поединок отменяется.... С чего бы? Наверное, неспроста умный волк не нападет на здорового лося – можно ведь и копытом получить! Он лучше подкараулит больного. С точки зрения специалиста по охранным системам, «больные» – это системы неисправные, неправильно установленные, своевременно не обслуживаемые и т. д. Таковых, заметьте, очень много – у нас принято менять фильтры, масло, проверять давление в шинах, а «охранке» уделяется традиционно мало внимания: откликается на кнопку – и ладно! Вспомните, когда была установлена сигнализация на вашей машине и проверялась ли затем хотя бы раз...

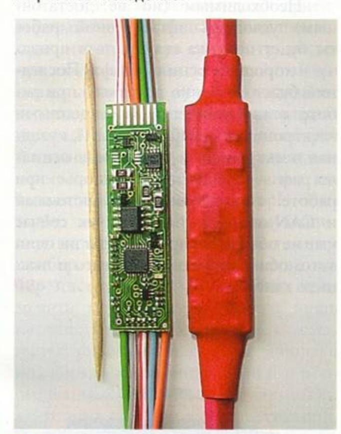
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ставим автомобиль на охрану. Закрылись ли замки? С течением времени они изнашиваются, слабеют, зимой и вовсе могут только щелкать, не заперев дверей. Короче, подергать ручки иногда очень полезно.

Проверим датчик удара: постучим кулаком по кузову спереди и сзади, качнем машину. Настроенная система должна крякнуть.

Следующий – датчик движения. Садимся в машину, ставим на охрану. Пробуем повернуть голову, помахать руками, наклониться. Если ничего не происходит, система не работает. Возможно, датчик движения (объема) в комплект не входил, установить его не предложили, а вы о существовании такого и не знали. Проникнув в салон не защищенного им автомобиля, злоумышленник бесшумно отключит охранную систему – и ищи ветра в поле!

В любой неухоженной машине можно обнаружить богатый набор «больных» выключателей, концевиков и т. д. – окислившихся, грязных, обломанных, разрегулированных и т. п. С такими любая охранная система работает ненадежно.



Программируемое устройство «Силичь» при всей своей миниатюрности удачно дополнит любую охранную систему. Особенно его оценят забывчивые.

Датчик движения (объема). Если в вашей «охранке» его нет, то настоятельно рекомендую установить.

Снова ставим машину на охрану, изнутри открываем поочередно двери, капот, крышку багажника. После каждой операции вновь ставим систему на охрану. При этом учитываем задержку салонного света! Редкий автомобиль сдаст этот экзамен на «отлично», особенно если систему ставили год назад или, хуже того, все десять. Концевики ржавеют, сбивается их настройка, отламываются провода...

Но, допустим, описанная проверка показала, что всё в порядке. Тогда, сидя в салоне при включенной охране, пробуем завести мотор. Заработал как часы? Не удивительно. Вспомните: пока вам ставили охранную систему, удалось выпить три чашки кофе. Много это или нет? Дело в том, что блокировка систем двигателя – дело интимное, добросовестный монтаж охранного комплекса у хорошего специалиста порой занимает не часы, а дни!

Кстати, если мотор при этой пробе не пустился, попробуйте снять с блока системы разъемы. Скорее всего, двигатель тут же заведется, как будто никакой «охранки» на нем и не было, – ведь при срабатывании сигнализации контакты блокировочных реле разрывают охраняемые цепи! Выдернул разъем – и был таков. Вот это – один из признаков халтуры. Вору в таких ситуациях незачем терять время, искать блок, разъемы: отрезал провода – и пользуйся машиной. Но если «охранку» грамотно переделать, то и после обрезания ее проводов пустить мотор постороннему не удастся. Поняли, в чем слабое место вашей защиты? Отправляйтесь к специалисту, пусть он еще поработает.

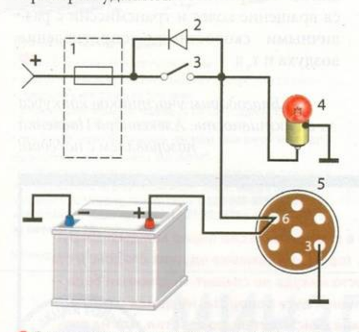
Короче, мало-мальски знать особенности своей охранной систе-

мы и регулярно проверять ее работу не менее важно, чем, скажем, менять масло в двигателе. Иначе очень может быть, что этим займутся другие.

ИЗЮМИНКИ НА ДЕСЕРТ

Днем да в людном месте не всякий вор решится взламывать двери или бить стекла. Важно сесть в машину, как в собственную. Средства давно известны. Например, не дать вам включить охрану с брелока или же открыть двери, подделав его сигнал. Понятно, у злодея есть при себе некое электронное устройство, которое перехватывает радиосигнал вашего брелока. Как защититься? Можно воспользоваться функцией пассивной постановки на охрану, которая есть в любой системе. Она активируется сама при закрытии последней двери. Радиосигнала нет – значит, ни заглушить, ни скопировать его нельзя, и тут электронная система взлома бесполезна. Конечно, при пользовании этой функцией не стоит забывать брелок в салоне! Но с кем не бывает... Если уж это случилось, выручит датчик на стекле: настучал на нем монеткой морзянку-пароль – двери открылись. Замечу, дополнить такой полезной функцией старую систему несложно – поможет, например, программируемое устройство «Силичь».

Скопировать сигнал брелока, то есть сделать его дубликат, могут и те, кому вы доверили машину на какое-то время. Однако практически в любой автосигнализации можно проверить количество активных брелоков. Лишние записи-брелоки после проверки удаляем.



Если на машине с ТСУ разряжена батарея, питание на электрозамки дверей можно подать от другой батареи показанным здесь способом. Здесь 1 – предохранитель тормозной системы; 2 – диод (Шотки); 3 – выключатель стоп-сигнала; 4 – выключатель лампы «стоп»; 5 – штепсельный разъем ТСУ.

Наши законы обязывают любую фирму, использующую системы кодов, раскрывать свои секреты «кому следует». Догадываетесь – кому? А в итоге тайное становится явным для каждого, кто заплатит. Воры совершенствуют конструкции электронных сканеров, грабберов – в сущности, «фомок» для вскрытия охранных систем. Но можно усложнить вору и эту задачу. В любой охранной системе предусмотрены дополнительные каналы, управляемые с брелока. Разорвем, например, цепь питания электрозамков дверей через дополнительный канал. Тогда электронный взломщик, имея сигнал доступа, возможно, и снимет машину с охраны на несколько секунд, но электрозамки не откроются – они ведь обесточены. А наружные (механические) замки на правильной «охранке» должны быть отключены, чтобы их нельзя было вскрыть «сверткой».

Управлять дополнительным каналом можно, нажимая в определенной последовательности несколько кнопок. Вору, даже завладевшему брелоком, этот код неизвестен, так что скрытно он в машину не проникнет.

Но, увы, бывает и так: человек вернулся из командировки и обнаружил, что за месяц стоянки аккумулятор сел, двери закрыты, а наружные замки предусмотрительно давным-давно отключены. Тут приятно будет обнаружить в укромном месте когда-то выведенный сюда «плюсовой» провод! Если от кого-то «прикурить», двери откроются. Я, например, сделал, как показано на схеме: параллельно контактам выключателя тормоза **3** поставил в обратной полярности диод **2**. Если села моя батарея, подаю «плюс» от другой батареи к шестому контакту (сигнал «стоп») розетки **5** тягово-сцепного устройства. Электрозамки получат питание через диод. Конечно, возможны и другие варианты.

Охранные системы легче всего сдаются ворам, если установлены формально, без какой-либо изюминки. Только о каком творческом подходе может идти речь, когда мастер-установщик гонит план, а за воротами – очередь желающих? О возможностях доводки системы, повышения ее криптостойкости и надежности автовладелец зачастую и не подозревает, а установщику заморачиваться этим ни к чему. **ЗР**

Благодарим фирму «МЕГА-Ф» за помощь в подготовке материала.

Хорошо, что пополам!

За отлично сбалансированный ответ на задачу № 29 «Ликбез в гараже» (ЗР, 2010, № 5) Александр Павленок из Красноярска получает приз от НПТК «Супротек» – набор составов для обработки двигателя и трансмиссии.

Не забыли, о чем говорилось в задаче? Начальник гаража, припомнив школьную физику, решил выяснить, насколько изменится кинетическая энергия служебной «Волги», если увеличить скорость вдвое. Учебник не врет: если скорость растет вдвое, то кинетическая энергия – вчетверо. Ничего нового? Как бы не так! Совместно с сыном-троечником сделали открытие: из несложной арифметики получалось, что при наезде «Волги», например, со скоростью 40 км/ч на неподвижный автомобиль она его помнет втрое слабей, чем при ударе вдогон, когда у первой скорость 40 км/ч, а у второго – 80 км/ч. Об этом и было доложено смущенному открытием коллективу! Действительно, разность энергий составит $\mathbf{3mV^2/2}$ (здесь **m** – масса машины, **V** – скорость), а значит, если со скоростью **V** въехать в корму стоящей машины, повреждения будут втрое слабей, чем при ударе вдогон, когда у первой скорость **V**, а у второй – **2V**!

Увы, исследователь явно поторопился с выводами. Да, кинетическая энергия пропорциональна квадрату скорости. Но вся загвоздка в том, что записанные начальником значения энергии исчисляются **относительно** неподвижных объектов! Если, допустим, въехать в опору моста со скоростью 40 км/ч, а после реабилитации (авось повезет) – со скоростью 80 км/ч, то любой почувствует разницу в $\mathbf{3mV^2/2}$. Только вот определить энергию каждой из двух машин относительно третьего объекта, а затем сравнить их напрямую, без «посредника», – неправильно. Тут ключевую роль играет разница скоростей, а она в обоих случаях равна 40 км/ч.

Есть в логике такой прием: для ясности надо довести дело до абсурда. Зададим очень большие скорости. Представим, что обе машины мы запустили в космос, скорость одной – **1000V** (40 000 км/ч), а у другой чуть больше – **1001V** (40 040 км/ч). Тогда относительно планеты кинетическая энергия первой огромна – $\mathbf{1000000mV^2/2}$, а у второй еще больше – $\mathbf{1002001mV^2/2}$. Доведись этим «микроастероидам» врезаться в планету – последствия были бы серьезные! Огромна и разность этих значений – $\mathbf{2001mV^2/2}$. Если бы это она определяла результат столкновения наших объектов друг с другом в космосе, от них мало что осталось бы для пункта приема вторсырья. Но на самом деле в этом случае важна лишь кинетическая энергия одной машины относительно другой, а она определяется разностью их скоростей, равной 40 км/ч.

В письме победителя сказано: «*Если рассмотреть первый случай в системе отсчета, связанной с Землей, а второй – с движущимся со скоростью 40 км/ч автомобилем, то... обе эти системы можно считать инерциальными, а оба случая – идентичными с точки зрения классической физики*». В самом деле, многих ли интересует, например, куда и с какой скоростью сегодня летит наша Галактика?! Вот когда долетим – узнаем! А пока нам остается лишь скромно бить автомобили на привычных, человеческих скоростях.

Итак, в письме победителя читаем: «*...и в первом случае, и во втором автомобили получат одинаковые повреждения*». Надо ли пояснять, что речь идет о повреждениях от первого удара? Но после него машинам надо еще както остановиться. А справятся ли с этим водители? После удара каждая из машин так или иначе должна израсходовать еще оставшуюся у нее или приобретенную кинетическую энергию. Как показывает жизнь, повреждения автомобилей, полученные непосредственно при их соударении, могут быть не столь серьезными, как те, что случаются в последующие секунды неуправляемого полета. Тут уж наезд со скоростью 40 км/ч на неподвижную машину гораздо менее страшен, чем удар вдогон, когда скорость первой, например, 160 км/ч, а второй – 200! Где окажутся неуправляемые машины – дело случая. Часто кинетическая энергия расходуется не в широком поле, а при ударе в крепкий придорожный объект – и тут абсолютное значение скорости проявит себя в полной мере... Поневоле вспомнится шутка: хорошо хоть, что в знаменателе формулы кинетической энергии стоит двойка, иначе последствия были бы куда тяжелее!

Итак, если при собственной скорости **V** автомобиль наедет на припаркованную машину или ударит ее вдогон с такой же избыточной скоростью **V**, то первичные повреждения в обоих вариантах будут примерно одинаковы. Пищем «примерно», так как в задаче не учтено множество нюансов. Например, у припаркованной машины могли быть включены передача или стояночный тормоз – и поглотили бы дополнительную часть энергии ударившей машины. На результате могло отразиться вращение колес и трансмиссии с различными скоростями, сопротивление воздуха и т. д. **ЗР**

Благодарим участников конкурса за их активность. Александра Павленка поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 32

«ГОНЩИКИ»

Забавно бывает наблюдать за водителями в поворотах! Если перед каждым закруглением дороги человек снижает скорость, тормозя движение едущих следом, я стараюсь не раздражаться. Возможно, он просто никуда не спешит. Подлинная беда – это «гонщики», которые часто летят по большей дуге поворота, не думая о риске. На вопрос, в чем смысл такой езды, один мне снисходительно ответил, что на внутренней дуге скорость ниже, значит, тут теряется время. По-моему, не все так просто. А вы как считаете?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 сентября 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя мы назовем в ноябрьском номере.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

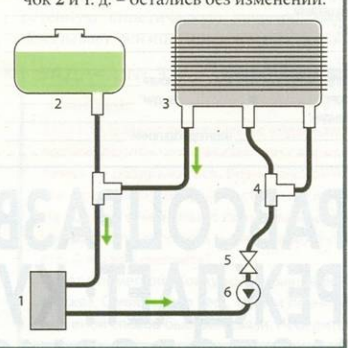
За оригинальный способ помочь отказавшему омывателю Андрей Васильев из Москвы получает канистру масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy. Георгий Ковалев из Таганрога награждается буксировочным тросом-рулеткой от компании «Авто-Новь» за экономически верный подход к ремонту отопителя на БМВ-735.

А. ВАСИЛЬЕВ

Однажды на загородной дороге после ночного дождя отказал омыватель ветрового стекла. Ехать с грязным стеклом опасно да и правилами запрещено. Если поливать на ходу из бутылки, больше воды попадет в рукав. Тогда я на крыше закрепил шнуром канистру из-под омывайки, наполовину наполненную водой. Для лучшей фиксации подложил под нее тряпку. Проделал ножом одно отверстие в пробке, миллиметров пять диаметром, второе, в стенке наверху, – под размер горлышка бутылки, которой доливал воду из придорожных канав. Для очистки стекла достаточно было чуть притормозить. Инерция поднимала воду выше отверстия в пробке, струя сбегала по стеклу – оставалось лишь включать дворники. Так без особых проблем я проехал несколько десятков километров.

Г. КОВАЛЕВ

На БМВ-735 1988 года выпуска отказал электромагнитный клапан и сгорел электронасос отопителя. Родные детали слишком дороги, поэтому я купил электронасос **6** и кран отопителя **5** от «Газели», тройник **4** и дополнительные шланги. Тройник соединил двумя шлангами с радиатором **3** отопителя, а с новым краном – дополнительным шлангом. Электронасос подобрал по диаметру патрубков отопителя – 18 мм. Закрепил его в моторном отсеке, питание подал от выключателя электромагнитного клапана в салоне через реле и предохранитель. Центральный штуцер насоса соединил со шлангом, подводящим жидкость от термостата **1**, а боковой – с краном. Тросик для управления краном вывел в салон. Остальные элементы – расширительный бачок **2** и т. д. – остались без изменений.



И. ГАЙНУТДИНОВ, Канаш, Чувашия

Я использую в качестве видеорегистратора цифровой фотоаппарат «Кодак-М 1033». На карту SD емкостью 1 Гбайт помещается 80 минут записи с разрешением 320×240 пикселов. Для питания камеры использовал адаптер на микросхеме КА 7805 (возможно и применение серии КРЕН142ЕН5 с током не менее 1 А). Камеру установил на панели приборов, у ветрового стекла, на подставке, которая входит в комплект фотоаппарата.

А. САЛЕЕВ, Уфа

Чтобы своевременно избавляться от «вампиров», высасывавших заряд батареи, на своей «семерке» я поставил параллельно выключателю «массы» лампочку мощностью 5 Вт. Если после отключения «массы» она не горит, значит, все в порядке. Но даже слабый накал нити говорит об утечке – и напоминает, что ее нужно найти и устранить. Электрозамок двери водителя и автосигнализация при этом работают нормально – тока, ограниченного лампочкой, для них хватает.

В. ИВАНОВ, Москва

Как-то в дальней дороге на моей «пятнашке» замкнуло одну из электроцепей. Увы, даже простейшего пробника с собой не оказалось. Его роль прекрасно сыграла лампочка повторителя указателя поворота. Отрезал ее вместе с разъемом и проводами – и приступил к работе. Когда дефект нашел и устранил, вернуть лампочку на место было несложно: концы проводов зачистил, соединил скруткой и изолировал.

В. ФЕСТЕНШТЕЙН, Бронницы Московской обл.

Автомобильная сигнализация может стеречь не только автомобиль. Некоторые системы пригодны, например, для защиты неохраняемого гаража, находящегося на некотором удалении от дома. Мой гараж сторожит «Шер-Хан» – у него радиус действия около 2 км. Установлен охранный комплекс так, что замок двери гаража управляется по команде с брелока. Сигнал о срабатывании системы по тревоге я тоже получаю на брелок.

Добро пожаловаться

На форумах обсуждают не только советы по доводке машин, особенности эксплуатации и технического обслуживания – от интернет-клубов приходят письма с жалобами на тех или иных производителей. Страна должна знать своих «героев», считает Игорь Козлов.

Вот выдержки из письма москвича Юрия Ткаченко, представляющего клуб владельцев «Мазда-5» (адрес – www.mazda5.ru): «Как сводки с фронта, мы получаем все новые и новые сведения об отказах электрогидроусилителя руля. Со слов автовладельцев, поломка происходит при одинаковых обстоятельствах: стоит немного разогнаться после того, как в жару постоишь в пробке, руль становится заметно тяжелее. При этом на щитке приборов загорается символ неисправности ЭГУРа.

Скорее всего, он перегревается, поскольку, если остановиться, выключить зажигание и подождать 10–15 минут, все приходит в норму: лампочка не горит, механизм работает. Хорошо хоть, что в памяти блока сохраняется ошибка, которую при диагностике и предъявляешь дилеру. Тот почти без проволочек соглашается на замену механизма по гарантии. Однако, учитывая массовость проблемы, детали приходится ждать полтора-два месяца, поскольку почти никто не держит на складах такие «расходники». Оно и понятно: механизм недешев. В сложившейся ситуации клуб винит производителя. Он просто обязан организовать отзыв небезопасных машин и в кратчайшие сроки заменить дефектный узел».

Сергей Мальцов из Сочи выступает от имени клуба «ТагАЗ-Тагер» (www.tager-club.ru). Вот вкратце суть его сообщения. В механической КП, которую ставят на версии «Тагера» с бензиновыми моторами, довольно быстро изнашиваются синхронизаторы второй и третьей передач, при этом коробка при переключении начинает сильно хрустеть. Иной раз даже невозможно переключиться – рычаг упирается в невидимую преграду. А ведь в движении это попросту опасно. Дилеры и завод об этом дефекте прекрасно знают и признают его как гарантийный случай. И вместе с тем за прошедшие годы так и не научились ремонтировать агрегат (проблема существует с 2008-го). После ремонта он вскоре вновь начинает хрустеть (некоторым коробку перебирали уже четырежды!). Получается, что ни у завода, ни у дилеров нет качественных запчастей и отработанных технологий ремонта. Или желания решать эту проблему? Справедливости ради отметим, что некоторые дилеры (например, в Екатеринбурге) все же научились решать ее раз и навсегда. Может быть, заводу стоит ознакомиться с их опытом и сделать его достоянием всех своих дилеров?

От отдела эксплуатации ЗР. *Все дефекты так или иначе связаны с безопасностью, поэтому мы готовы предоставить слово по существу производителям этих машин. А другие интернет-клубы приглашаем поделиться наболевшими проблемами. Пишите по адресу:* ***ikozlov@zr.ru.*** *Только непременно аргументированно.*

От клуба владельцев «Пежо-308» (www.308-club.ru) в редакцию обращается Владимир Шестаков: «Опасаемся за здоровье высокотехнологичного турбомотора 1,6 л, являющегося совместной разработкой PSA и BMW. Количество жалоб форумчан на внезапную потерю мощности двигателя EP6DT начало расти как на дрожжах. Выяснилось, что дело в копеечной шпонке в соединении звездочки цепи с коленвалом, на которой завод сэкономил. Полагали, что детали будут держаться только за счет трения после затяжки центрального болта, но звездочка мало-помалу уползает с назначенного места. Когда угол превысит критический, блок управления двигателем переходит в аварийный режим и отключает турбокомпрессор. Мощность падает почти вдвое, причем внезапно. К счастью, пока обошлось без жертв, хотя бывало, что двигатель переставал тянуть

во время обгона. Поначалу дилеры лишь сбрасывали ошибку в контроллере, но это не помогало. Даже после замены звездочек, болтов и цепей проблема возвращалась. Поняв, что вышла ошибочка, завод изменил конструкцию, но про нас, владельцев машин с моторами старой версии, почему-то забыл». ЗР

Уйти красиво

Пока дилеры распродавали последние «туссаны», Игорь Козлов изучал статистику характерных поломок этой популярной машины. Типичных неисправностей оказалось немного: модель, снятая с производства, покидает первичный рынок весьма достойно. Фото Александра Кульнева.

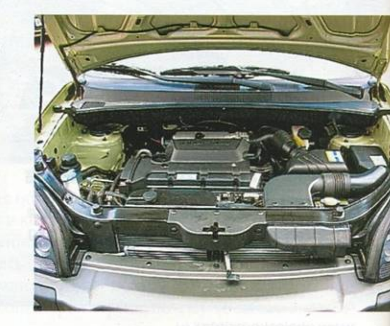
АМЕРИКА – РОССИИ

«Туссан» создавали в первую очередь для Америки: модель дебютировала на автосалоне в Чикаго, да и назвали ее в честь второго по величине города Аризоны. Поэтому на рынке немало подержанных машин из-за океана. Покупая такую, помните, что янки зачастую экономят на ТО. В частности, не меняют масло в срок. Поэтому после покупки весьма желательно заменить все эксплуатационные жидкости – хуже не будет, а душевное спокойствие обретете.

Впрочем, это касается и машин, завезенных из Европы весной-летом этого года. Конечно, человек человеку – друг, но не до такой же степени, чтобы дешево продать ближнему совершенно исправную машину! Здесь велик риск купить «утопленника» с масляной эмульсией в агрегатах. Так что перед покупкой не экономьте на диагностике – уж не сочтите этот совет банальным.

Если машина не побывала в аварии, то ржавчину вряд ли отыщете – кузов держится молодцом. А вот с кузовной арматурой конфузы случаются. Обязательно проверьте, цел ли передний левый подкрылок. Если нет, то поставьте новый, иначе брызги из-под колеса будут попадать на изнанку монтажного блока, установленного под капотом. Обычно после пары недель, проведенных под таким душем, блок отказывает из-за позеленевших контактов. Не щадит ржа и задний стеклоочиститель – закисает ось моторедуктора. Порой ее так прихватывает, что не выбьешь из корпуса. Случались отказы преднатяжителей ремней безопасности – загорался сигнал на табло (правда, чаще всего в гарантийный период). Пожалуй, последняя типичная болячка – пропадает подсветка пепельницы. И лампочка здесь чаще всего ни при чем. Дело в проводке, которая довольно быстро надламывается из-за слишком короткой ком-

Самый популярный двигатель – двухлитровая «Бета». Основной источник проблем с моторами – неквалифицированное обслуживание.



пенсирующей петли. Впрочем, если вы не курите, то с этой пустяковой неисправностью смиритесь.

ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ

Машины комплектовали проверенными временем агрегатами. Бензиновый двигатель G4GC серии «Бета» (2,0 л) перекочевал с «Элантры», а G6BA серии «Дельта» (V6; 2,7 л) – с «Сонаты». От этих же моделей позаимствован и дизель D4EA серии D-Engine.

Моторы весьма надежны, и беды связаны лишь с халтурным обслуживанием. Например, некоторые «мастера», меняя масло, сливают лишь часть старого. Понятно, что тогда новое масло зашлакуется быстрее. Тогда на «Бете» может отказать клапан CVT, отвечающий за изменение фаз газораспределения, а на «Дельте» и дизеле – гидрокомпенсаторы: они также требовательны к смазке.

Бывает, что после замены воздушного фильтра мотор V6 начинает неустойчиво работать и теряет мощность. Значит, не затянули должным образом хомуты гофры между корпусом фильтра и дроссельным узлом. В эту щель начинает просачиваться неучтенный ДМРВ воздух, смесь обедняется – и мотор не тянет.

Порой на V6 свечи меняют только на передней головке. Ведь к задней подобраться сложно: надо снимать впускной коллектор или жабо со стеклоочистителем, потратив уйму времени. Делают проще: стирают пыль с прилегающих деталей, создавая видимость проделанной работы. Подвох заметите лишь через несколько тысяч километров – когда сигнал *Check Engine* известит об отказавшей свечке. Мораль: сдав машину в ремонт, стойте у механика над душой в ремзоне, а не пейте кофе в буфете. Или хотя бы поставьте метку – подвяжите коллектор и жабо тонкой нитью. Если обнаружите, что она оборвана, то свечи, видимо, и вправду поменяли.

Свечи накаливания на дизеле редко служат более трех лет. Возьмите за правило менять их не по мере отказа, а превентивно. Тогда надолго сохраните в здравии стартер, плохо переносящий длительные прокрутки (сгорают обмотки).

Салон весьма добротен – не хуже, чем у многих европейских машин. Жаль только, что «сверчки» в «корейце» появляются раньше.

Спинки раздельного дивана можно отрегулировать по углу наклона. А содержимое багажника – прикрыть шторками (здесь сняты).

С топливной аппаратурой дизеля как повезет. Точнее, как повезет с топливом: если оно без воды, то и насос, и форсунки прослужат более 300 тыс. км, а на «коктейле» и тысячи не протянут. Поэтому сомнительные АЗС лучше объезжать стороной. Бензиновые моторы не столь привередливы к качеству топлива. По крайней мере, случаев зависания клапанов из-за переизбытка смол в бензине дилеры не припоминают.

Все моторы оснащены ременным приводом ГРМ, поэтому, если вам не ведома судьба машины, поменяйте ремень и ролики немедля! Упу́стите момент – крупного ремонта не избежать. Все двигатели «втыковые», при обрыве ремня поршни и клапаны непременно встретятся. На V6 замените и помпу. Она порой не выдерживает 120 тыс. км, и на второй срок ее может не хватить – по регламенту привод положено менять каждые 60 тыс. км.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2004** Чикаго. Дебют «Хёндай-Туссан» (код модели – JB). Кузов: 5-дверный универсал (SUV). Двигатели: бензиновые – Р4, 2,0 л, 104 кВт/141 л.с.; V6, 2,7 л, 129 кВт/175 л.с.; дизельный, с впрыском «коммон рейл» и турбонаддувом, Р4, 2,0 л, 83 кВт/113 л.с. Привод передний или полный с частичным (в импульсном режиме) либо жестким подключением заднего моста; коробки передач: М5, М6 (только для дизеля) или А4. Гран-при «За рулем» – лучший автомобиль года.
- **2005** Мощность дизеля подняли до 110 кВт/150 л.с. (103 кВт/140 л.с. на отдельных рынках). В Лос-Анджелесе представлен «Туссан FCEV» на топливных элементах. Мощность прототипа – 80 кВт, максимальная скорость – 150 км/ч, пробег – до 300 км.
- **2006** Крэш-тест NHTSA: высшая оценка за лобовой и боковой удары. Переворот – «плохо». Крэш-тест EuroNCAP: 11 баллов за лобовой удар и 18 – за боковой. Итог: четыре звезды. По версии Strategic Vision модель признана лучшим компакт-вседорожником в США.
- **2009** Представлено второе поколение «Туссана», получившего на многих рынках (в том числе российском) имя ix35.
- **2010** Продажи модели первого поколения прекращены.

На «бетах» предписано через каждые 90 тыс. км регулировать клапанные зазоры. Реально же дело доходит лишь до проверки, поскольку зазоры почти не «уходят» вплоть до 120–130 тыс. км пробега, да и то лишь чуток и, как правило, меньше чем у трети клапанов. Процедура схожа с используемой на наших «восьмерках» – подбираем толщину шайбы, лежащей поверх толкателя.

Слабое место – гофра выпуска. Обычно к 70–80 тыс. км расползается проволочный каркас, а к 100 тыс. появляется свищ. Секцию с гофрой меняют

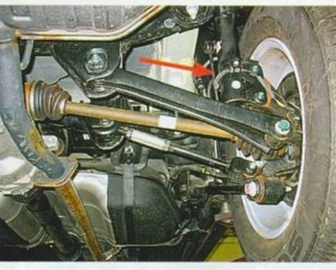
Клапан CVT на «Бете» станет расходником, если не менять масло в срок. Для других моторов невнимание к этой обязательной процедуре может стать причиной отказа гидрокомпенсаторов.

VIN-код машины выбит на поперечине кузова под креслом пассажира и прикрыт пластиковой накладкой в коврике.

Если не погнуть карданные валы, то вся передача прослужит долго. Обратите внимание на добротную обработку днища и аккуратно прикрытые щитком магистрали гидравлики (стрелка).

Моторный отсек в штатном исполнении прикрыт дохленьким пластиковым щитом (здесь он снят). Целесообразно поставить дополнительную защиту. Слабое место в передней подвеске – стойки стабилизатора (стрелка).

Втулки стабилизатора (в кружочке) поменять непросто – мал зазор между подрамником и кузовом. Со скрипом сайлент-блоков подрамника (стрелка) легче смириться – заменить их без мощного пресса трудно.



В задней многорычажке требуют внимания лишь стойки стабилизатора (одна из них показана стрелкой) и ступичные подшипники. Система выпуска (кроме гофры) служит до 300 тыс. км.

отдельно. Она недешева – за оригинал просят более 10 тыс. рублей!

СИЛА ТРЕНИЯ

Механические коробки M5GF1, что называется, неубиваемы. Сцепление служит 150 тыс. км и более, но при условии, что не прикончите его на бездорожье. «Туссан» всего лишь кроссовер, и тяжелая распутица для него нежелательна.

Автомат тоже не переносит тяжелых условий эксплуатации – при долгом буксовании подгорают фрикционы, особенно на машинах с мотором V6. Благо, коробка F4A42 серии «Хайвек» хорошо изучена мастерами, поскольку без значительных переделок выпускается уже много лет. Да и ставили ее на многие модели автомобилей, включая КИА, «Мицубиси» и «Крайслер». К тому же агрегат ремонтопригоден и вдобавок оснащен семью гидропортами диагностики, облегчающими жизнь механикам. Тем не менее судьбу лучше не искушать – если путь через болото, перейдите на ручной режим и по возможности реже переключайте передачи.

При этом заблокируйте муфту подключения заднего моста, чтобы не перегрелись соленоид и многодисковое сцепление, пакет которого тот зажимает. Конечно, в режиме «Авто» электроника включит защиту от дурака, но не от каждого убережет. Ведь основная задача электроники – бороться до последнего, не щадя живота своего. Ежели задок не крутит даже подостыв, значит, приводу хана. Следите за герметичностью редуктора. Порой из него подтекает масло через сальник ведущего вала. Чаще губительна не течь, а пыль, подсасываемая в агрегат и разрушающая подшипник (похоже, сапун порой не справляется со своей задачей).

На первых партиях машин зачастую тек сальник в стыке коробки и углового редуктора. Завод мигом сменил поставщика, и дефект исчез. И все же следите за этим местом!

В передней подвеске приглядываем в первую очередь за стойками стабилизатора, которые иногда начинают стучать уже к 45–50 тыс. км. Вдвое дольше держатся втулки стабилизатора. Поменять последние не так-то просто – нужно приспускать подрамник силового агрегата, а иначе к крепежу не добраться. Подрамник крепится к кузову в четырех точках через массивные сайлент-блоки, которые одно время грешили поскрипываниями. С этим проще смириться, поскольку перепрессовать резинки весьма трудно, а менять подрамник в сборе накладно (более 26 тыс. рублей). Справедливости ради отметим, в последнее время скрипы почти не встречаются. Шаровые опоры и рулевые наконечники служат примерно одинаково – под 90 тыс. км. А вот долголетие сайлент-блоков рычагов (на машине – подвеска типа «Мак-Ферсон») зависит от стиля вождения, двигателя и типа привода. Быстрее всего резинки погибают на переднеприводных версиях (бывают и такие), а также на машинах с более мощным мотором V6. Тормозные колодки выдерживают 25–35 тыс. (АКП – МКП), диски – 75–100 тыс. км.

Сзади колодки ходят 40–45 тыс. км, а по дискам статистики так и нет – их по причине износа пока не меняли. Стойки стабилизатора служат более 80 тыс. км, а втулки, как и спереди, вдвое дольше. Слабое звено – ступичные подшипники, которые могут загудеть даже при пробеге всего 30–40 тыс. км.

Жаль, что машину сняли с производства, ведь в целом она проявила себя очень надежной. (Кстати, почти все сказанное можно смело отнести и к близнецу модели – «КИА-Спортидж».) Надеемся, что потомок «Туссана» – ix35 окажется не менее выносливым. **ЗР**

Благодарим компанию «Автомир» в Марьино» за помощь в подготовке материала.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	720
Диагностика ходовой части и тормозов	1900
Замена масла и фильтра двигателя	770
Замена привода ГРМ на бензиновых моторах Р4/V6/на дизеле	6200/4650/6980
Замена клапана CVT	930
Замена сцепления	10 080
Замена стоек и втулок переднего стабилизатора	4650
Замена подшипника задней ступицы	2330
Замена тормозных колодок передних/задних	1860/1860
Регулировка углов установки колес	1800
Нормочас	1550*

*При плановом ТО – 1600 рублей. (Цена зависит от региона.)

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	6280/17810
Накладка бампера переднего/заднего	8620/8510
Блок-фара/фонарь	10 240/6220
Фильтры масляный/воздушный/топливный/салонный*	250/630/1180/980
Свечи накаливания (комплект)	4600
Свечи зажигания (комплект) на мотор Р4/V6	620/3850
Шаровая опора	1770
Муфта подключения заднего моста	47 330
Задний стеклоочиститель в сборе	7850
Монтажный блок	2440
Тормозные диски передние	4700

*На бензиновый мотор 2,0 л.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.* 2,0 МКП	2,7 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	807 450	964 140
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	74 570	82 590
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Гофра выпускной системы	11 580	
Сальник и подшипник заднего редуктора	2930	
Стойки и втулки стабилизатора передней подвески	6240	
Стойки стабилизатора передней и задней подвесок	6410	
Шаровые опоры и рулевые наконечники	8800	
Сайлент-блоки передних рычагов	–	4220
Подшипник задней ступицы	5560	
Тормозные диски и колодки передние	11 290	
Тормозные колодки передние (на V6 – три замены)	5660	16 980
Тормозные диски и колодки задние (две замены)	9840	
ИТОГО	950 330	1 130 580
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	541 420	557 100
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	408 910	573 480
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,6	13,2
Расходы на топливо (А92, 23 руб./л)	182 850	227 700
Стоимость 1 км пробега***	7,89	10,68
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Преднатяжитель ремня безопасности	10 740	
Монтажный блок	3830	
Задний стеклоочиститель	9090	
Сцепление/ремонт АКП (без учета запчастей)	19 940	29 700

*Цены на июнь 2010 года. **Без учета шин, инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Тема безопасности на дорогах в последние годы стала у нас одной из самых актуальных – о ней говорят журналисты и правозащитники, министры и депутаты. Проблема стала поводом для нескольких совещаний у президента России и премьер-министра. Сегодняшние собеседники ЗР – те, кто отвечает за безопасность на трассах, кто пишет законы и правила дорожного движения. Какие перемены нас ждут, появится ли специальный федеральный орган по организации дорожного движения, кто возьмет на себя ответственность за новые ПДД? ЗР отвечают министр, генерал, депутат.

Министр транспорта России Игорь Левитин: **Организация дорожного движения слишком долго была «ничейной»**

– Насколько вы сегодня удовлетворены состоянием безопасности на российских автодорогах?

– Не могу сказать, что удовлетворен, пока гибнут на дорогах люди, пока есть раненые. Хотя статистика обнадеживает. За пять лет число погибших снизилось почти на четверть, то есть мы, по сути, спасли жизнь нескольким тысячам человек. Однако при этом в некоторых регионах России ситуация на дорогах ухудшается. Например, выросло количество ДТП, погибших и раненых в авариях в Дагестане, Карелии, Ингушетии, Калмыкии, Северной Осетии-Алании, Чеченской Республике. Почему так происходит? Надо более внимательно изучать обстановку в разных областях, теснее сотрудничать с региональными властями.

– Какие меры для повышения безопасности следует принять в первую очередь?

– Боюсь, не скажу ничего нового. На транспорте, как бы мы с этим ни боролись, главный виновник всех происшествий – человек. Причина девяти происшествий из десяти (85,1%) – человеческий фактор. Поэтому прежде всего следует ужесточить меры наказания для нарушителей, особенно за превышение скорости и нарушение правил проезда пешеходных переходов. Причем вне зависимости от того, мелкое это нарушение или крупное. Если нарушения сходят с рук, водитель привыкает так ездить, и однажды это обязательно закончится аварией.

В определенной части ответственность за эту проблему несет наше ведомство. Примерно 15–20% ДТП происходит из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог. Поддерживать приемлемое качество дорог – задача сложная. К сожалению, не могу сказать, что тут мы добились больших успехов. Пытаемся найти решения: на днях совещались по этой теме с президентом Дмитрием Медведевым.

Снизить количество ДТП поможет оснащение дорог техническими средствами контроля, которых пока, к сожалению, недостаточно. Федеральное дорожное агентство (Росавтодор. – *Ред.*), входящее в состав министерства, старается привести федеральные автодороги в нормативное состояние, справиться с проблемой перегруженных и аварийноопасных участков. Ставят барьерные ограждения, строят пешеходные переходы, освещают все больше опасных участков трасс. А еще создают нормативные акты, способствующие повышению безопасности. Согласитесь, тоже важная работа.

Мы давно должны были перейти на стопроцентное финансирование содержания автодорог, но вмешался кризис – и сроки сдвинулись. В очередной раз. Сейчас содержание дорог финансируется на 40% от нормативов. Это очень мало. В нынешнем году отрасль должна получить 284 млрд. рублей (76% от уровня прошлого года). Введем в эксплуатацию около 2 тыс. км дорог, в том числе федеральных – 963 км. Если сдача в эксплуатацию дорог федеральной сети по сравнению с прошлым годом уменьшится незначитель-

но, то региональных автодорог – более чем в полтора раза!

При недостаточном финансировании даже сохранить сеть автомобильных дорог, не говоря уже о ее развитии, чрезвычайно трудно! Возможно, целевые источники финансирования – федеральный и региональные дорожные фонды, которые мы сейчас создаем, – помогут довести характеристики основных дорог до нормы. Это значит увеличить среднюю скорость до 75 км/ч, а суточный пробег автотранспорта – до среднеевропейского уровня в 500 км. И конечно, значительно снизить уровень аварийности на дорогах.

– Снизится ли аварийность, если, скажем, создать единый федеральный орган, занимающийся безопасностью движения?

– Во-первых, подобная организация, на мой взгляд, есть – это ГИБДД. Во-вторых, теоретически можно создать некий единый орган, но как это сделать технически? Ведь надо передать ему часть функций самых разных министерств и ведомств. Как это сделать в случае МЧС, чьи сотрудники ликвидируют последствия тяжелых ДТП на дорогах? Перевести часть спасателей в новое суперведомство и обязать их заниматься только авариями на автотрассах? А спасать людей в чрезвычайных происшествиях вдали от шоссе должны совсем другие люди?

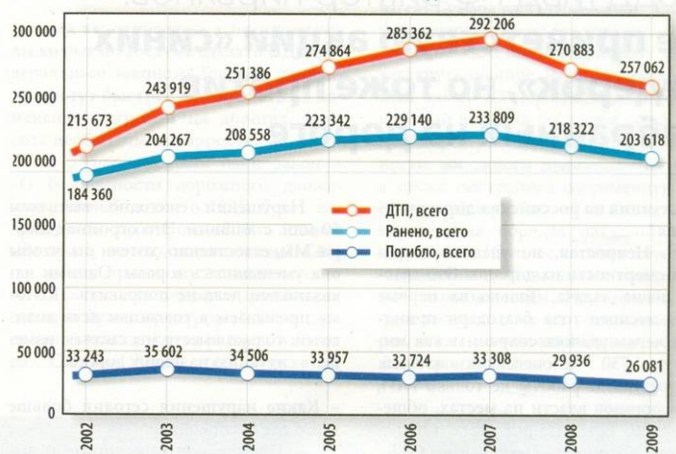
Вся эта кампания в СМИ вообще мне кажется не только несвоевременной, но и достаточно опасной. Мы таким образом внушаем сотрудникам ГИБДД, что они не нужны, а значит, в ближайшее время их, вероятно, ждут серьезные перемены, вплоть до расформирования.

Назрел серьезный разговор о том, какой должна быть ГИБДД, какие ее функции излишние; необходим серьезный общественный контроль над деятельностью этой организации. Тогда рано или поздно мы приблизимся к развитой Европе, где дорожных полицейских на трассах не видно, однако нарушители караются строго. Все автоматизировано, полицейский появляется в нужный момент.

А на таких дорогах, наверное, иначе станут работать и сотрудники

КОММЕНТАРИЙ ЗР

Игорь МОРЖАРЕТТО, заведующий отделом автомобильной жизни



В последние годы пренебрежительное отношение к изделиям российского автопрома стало почему-то считаться чуть ли не хорошим тоном (в определенных кругах). Мол, то, что сходит с конвейера в Тольятти или Нижнем Новгороде, ниже всякой критики. Причем утверждают это абсолютно безапелляционно. Не так давно популярная телеведущая при мне пыталась отчитать одного из руководителей АВТОВАЗа, как мальчишку: «Вы делаете автомобили для лузеров, неудачников… Вам не стыдно?». Честно говоря, стыдно было мне. Потому что к числу неудачников модная московская дамочка легко причислила ровно половину российских автомобилистов, а крупнейший автозавод вместе с его рабочими приговорила к закрытию. Хотя там происходят важные процессы, качество продукции медленно, но улучшается, к выпуску готовят новые модели… Всего этого дама не заметила.

Примерно то же самое происходит и по отношению к ГИБДД. Существующую систему безопасности не ругал разве что немой, а один известный правозащитник и вовсе пытается заработать популярность, выступая с тезисом «Любой гаишник – преступник». Автор этих строк не так давно в публичном диалоге с депутатом Государственной думы осмелился вставить слово... нет, не в защиту ГАИ, а всего лишь против огульной критики: давайте, мол, перейдем от обвинений к конкретным фактам. И что вы думаете – был тут же заклеймен чуть ли не как защитник душителей свободы!

Честно говоря, у меня к этой организации немало претензий. Как и любой из автомобилистов, я не раз сталкивался с непрофессионализмом сотрудников ГАИ, хамством, попытками вымогательства взятки… Меня дико раздражают сидящие в засаде на пустынной трассе под знаком «40» толстомордые милиционеры. А ведь на улице, где возникла пробка, инспектора с полосатой палочкой, как правило, не дождешься… Но мазать всех сотрудников одним дегтем – не буду! Потому что в последнее время достаточно регулярно встречаю вежливых, компетентных людей в форме. В этом году нарвался на штраф за превышение скорости – так ведь разогнался… И квитанцию выписал вежливый капитан, продемонстрировав на экране компьютера мою машину и мои «показатели». Ну что тут спорить, если виноват?! И в чем обвинять того капитана?

Много лет подряд мы в журнале пишем о необходимости реформ в ГИБДД. С нами вроде бы соглашаются начальники всех уровней (а также, что немаловажно, их подчиненные), но только воз, как говорится, и ныне там. Нет, реформа, похоже, идет – на человеческом уровне, на законодательном. А вот на структурном – буксует. Потому что структура эта самая за последние лет двадцать практически не изменилась, хотя страна-то уже иная, и автомобильный парк другой, и водительский состав изрядно обновился. Нам обещают, что реальная перестройка начнется уже в сентябре. Дай-то бог. Хочется, чтобы появился новый тип гаишника. Нет, времена дяди Степы ушли безвозвратно. Хорошо, чтобы в прошлом остался и мордатый сержант со своей фразочкой: «Ну что, командир, будем договариваться или как?..». Появится – надеюсь! – вежливый офицер с ноутбуком, который если и будет наказывать, то исключительно по закону. А в остальных случаях я согласен с ним не встречаться. Никогда. Думаю, всех этот вариант устроит.

А вот если обещанная реформа останется на бумаге... Увы, тогда доля тех, кто за глаза (и в глаза!) ругает гаишников, достигнет 100%. И, как показывает история, ее все равно проведут – снизу. Но последствия для всех могут быть довольно неприятными.

Дорожных полицейских недолюбливают во всем мире, но чтобы так, как у нас… Понятно, что это не способствует повышению безопасности на дорогах. Надо что-то менять.

ГИБДД. Вернее, уже другой по своей структуре и функциям организации. И, уверен, не нужны будут стационарные посты ДПС в таком огромном количестве, как сейчас.

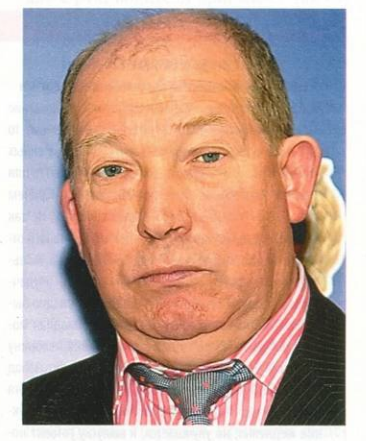
– Организация движения теперь поручена Минтрансу. Что вы уже предприняли?

– До недавнего времени выработка единой государственной политики в сфере организации дорожного движения на федеральном уровне была бесхозной. Считалось, что этим должны заниматься муниципальные власти. В мировой практике законодательную, нормативно-правовую базу разрабатывают на федеральном уровне. Правительство РФ в марте 2010 года «озадачило» этим именно наше министерство.

Мы сформировали экспертную группу, которая принялась разгребать завалы. Скажем, эксперты шерстят Градостроительный кодекс, где не прописаны, например, вопросы организации парковок или привязок нового строительства к дорожной сети. В результате любой клочок земли застраивается жилыми, офисными или торговыми зданиями так, что люди смогут добраться туда разве что на вертолете. Вырастают огромные жилые районы, которые связаны с остальными частями города одной дорогой – пробки обеспечены! Сейчас нужно срочно вносить изменения не только в Градостроительный кодекс, но и в КоАП, законы «О безопасности дорожного движения», «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» и другие.

В ближайшее время мы планируем внести в Госдуму проект поправок в два федеральных закона, чтобы ограничить въезд в черту города автомобилей грузоподъемностью свыше 3,5 т в рабочее время, часы пик, праздничные и выходные дни. А кроме того, ограничить движение транзитного транспорта в пределах административных границ городов. Увы, местные власти в Москве и других российских городах не сумели (или не захотели) решить эту проблему – теперь ею занимаемся мы.

Начальник Департамента ОБДД МВД РФ Виктор Кирьянов: Не приветствую акции «синих ведерок», но тоже против избранных на дороге



– Ситуация на российских дорогах тяжелая?

– Непростая, но удалось сократить смертность на дорогах. Это главная наша задача. Только за первые пять месяцев года благодаря принятым мерам удалось сохранить как минимум 750 человеческих жизней. Это результат работы не только ГАИ, но и органов власти на местах, общественных организаций, всех тех ведомств, которые решают задачи Федеральной целевой программы по безопасности движения.

– 85% аварий происходит по вине водителей. Как вы собираетесь их перевоспитывать?

– Мы продолжаем активно работать со всеми участниками дорожного движения. Проводим многочисленные акции: «Выпил – не заводись!», «Пристегни любимого» и т. п. На наш взгляд, они дали положительный эффект. Заказали несколько очень действенных роликов, которые крутили по телевидению и в кинотеатрах перед сеансами. Скажете, это, мол, разовые события на недельку-другую, отчитался и забыл? Отнюдь! Это стройная воспитательная программа, без срока окончания.

Нарушений ежегодно выявляем 50 млн. с лишним. Это огромная цифра. Мы, естественно, хотели бы, чтобы она уменьшилась в разы. Одними наказаниями дела не поправить. Поэтому призываем в союзники всех водителей: только вместе мы сможем изменить ситуацию на наших дорогах.

– Какие нарушения сегодня больше всего вас беспокоят?

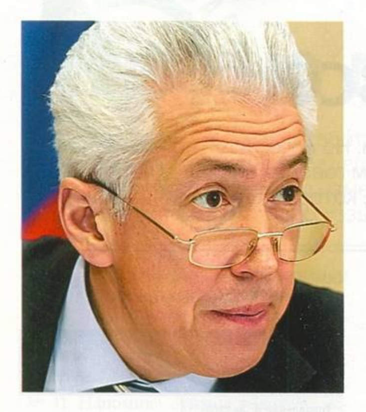
– Прежде всего связанные с выездом на полосу встречного движения, который происходит, как правило, с превышением допустимой скорости. Результат ужасный: в таких авариях погибает каждый третий! Уже в двух десятках российских регионов действует система видеофиксации, и вполне успешно. С этого года, кроме нарушений скоростного режима, с помощью технических средств будет регистрироваться и выезд на встречную полосу.

– В последнее время прогремело множество скандальных историй об авариях с участием авто с мигалками. Что делать с «неприкасаемыми» на дорогах?

– Некоторые водители, получив машину со спецсигналами, решили, что на дороге им все дозволено. Считаю, что таких надо наказывать не менее строго, чем всех прочих. Не приветствую акции «синих ведерок», но я и против того, что на дорогах появляются избранные. Даю указания сотрудникам останавливать нарушителей, даже если они с мигалками, и, если нарушения грубые и без серьезной причины, наказывать их по закону.

– Нам обещали, что в ГИБДД начнутся реформы. Чего ожидать?

– В соответствии с указом президента и приказом нашего министра план реформы дорабатывается (причем с участием общественности) и будет обнародован в ближайшие месяцы. О некоторых пунктах вы знаете, например о том, что часть функций ГИБДД будет передана другим организациям, как избыточная. Скажем, речь идет о проведении техосмотра.



Председатель Комитета Госдумы по безопасности Владимир Васильев:
Можно работать в рамках существующего правового поля

– Как вы оцениваете сегодняшнее положение с безопасностью на российских дорогах?

– За последние годы произошло довольно много положительных перемен в этой сфере. Во-первых, активно менялось законодательство. Во-вторых, лучше шла работа с населением. Уверявшие, что ужесточение наказаний для нарушителей приведет к тотальной коррупции, оказались неправы. За год в стране задерживают до полумиллиона пьяных водителей и составляют на них протоколы. Мне кажется, пошел позитивный процесс. Хотя до совершенства еще далеко.

Работает Федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения – несмотря на то, что финансируется сегодня лишь на 40%. Мы говорим о необходимости реформы МВД. ГИБДД – часть министерства, где реформы уже реально запущены. Кому-то они нравятся, кому-то нет, но позитивные сдвиги налицо. В том числе и в обстановке на дорогах. Согласитесь, водители реже выезжают на встречку, они чаще пристегиваются ремнями безопасности и возят детей в детских креслах. Перестали лихачить, и средняя скорость на дорогах снизилась. Меньше стало пьяных за рулем. Значит, можно работать в рамках существующего правового поля.

– А как вы относитесь к предложениям коллег по Госдуме сделать ПДД федеральным законом? Говорят, депутаты смогут быстрее реагировать на изменение ситуации на дорогах, вносить необходимые коррективы...

– У нас уже есть один закон – «О безопасности дорожного движения». Новый закон о ПДД будет его дополнять, дублировать? Кто станет надзирать за его исполнением? ГАИ по своему правовому статусу не сможет. Значит, вылавливать нарушителей должны будут прокуроры? Штат этого ведомства придется раздуть в сотни раз. Смешно! Кроме того, суды и так завалены административными делами, связанными с нарушениями ПДД, – ежегодно по 50 млн. рассматривают. А теперь, поскольку речь в любом случае будет идти о нарушении закона, абсолютно все дела, включая возбужденные из-за непристегнутых ремней, надо пропускать через суды. Да они утонут под этой лавиной!

Давайте представим, что мы все-таки пошли на такой шаг, сломали систему. Понятно, она раздражает многих. Во сколько обойдется бюджету такая затея? Суммы выйдут немалые. Для дефицитного бюджета это чересчур.

Мне кажется, на проблему стоит взглянуть пошире. Разработать рамочный закон «О дорожном движении», который включал бы в себя существующий федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и ПДД, а также выстраивал современную систему надзора за их соблюдением, определение порядка наказания. Такой вариант больше соответствует сегодняшним требованиям и материальным возможностям. Нам денег и так едва хватает даже на содержание дорог, я уже не говорю о новом дорожном строительстве. ЗР

БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

В нарушителях – все

Можно долго перечислять причины высокой аварийности в России. Но и так понятно, что одна из главных причин – мы, автомобилисты. Во всяком случае, об этом говорят цифры отчета об административных правонарушениях в стране за прошлый год, который внимательно изучал Игорь Моржаретто.

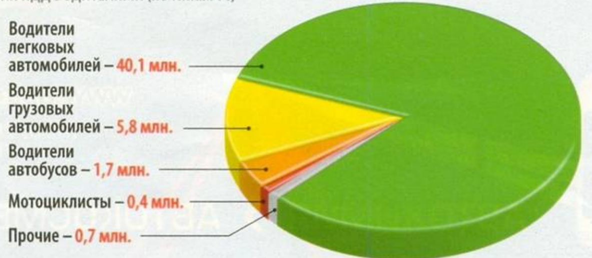
Цифры сводного отчета, который подготовили в ДОБДД МВД РФ, повергают в шок. Вроде бы каждый из нас (отвечаю за себя, друзей и коллег!) считает себя законопослушным водителем, а что получается в сумме? Всего за год в России составлено 55,6 млн. административных протоколов о нарушении ПДД. Сопоставим две цифры: в стране около 40 млн. человек с водительским удостоверением (реально ездят не более 35 млн.), и за прошлый год они совершили в общей сложности 48,7 млн. правонарушений. То есть на долю каждого – 1,4 протокола. Это при том, что всем известно – большую часть мелких нарушений, за которые положен незначительный денежный штраф или предупреждение, сотрудники ГАИ часто просто «не замечают». В ситуациях же, когда нарушителю светит серьезное наказание, сторонам иногда удается «договориться», так что часть подобных нарушений тоже оказывается за рамками министерского отчета...

Самый массовый вид нарушений – превышение скорости: почти 18 млн. зафиксированных случаев. Многовато. Похоже, свою роль в борьбе с лихачами все больше играют приборы видеофиксации. В прошлом году роботы отправили квитанции 1,9 млн. нарушителей. На втором месте среди массовых нарушений – эксплуатация автомобилей с незначительными неисправностями: 5,9 млн. На третьем – несоблюдение требований разметки или знаков: почти 3 млн. На четвертом – нарушение правил применения ремней безопасности и мотошлемов: 2,4 млн. На пятом – нарушение правил пользования световыми приборами: 2 млн.

Большинство (94%) пойманных лихачей незначительно превысили скорость, поэтому были оштрафованы, как правило, на 100 рублей. И все остальные нарушения в первой пятерке – из числа таких, за которые предусмотрено то же копеечное наказание – 100 рублей. Выходит, гаишники реально озаботились порядком на дороге и начали наказывать даже за незначительные проступки? Правда, личный опыт это не подтверждает. Но вполне возможен другой вариант: во многих регионах процветает «плановая» система, когда каждый наряд должен привезти с дежурства определенное количество заполненных штрафных квитанций. Вот и растут показатели по мелким правонарушениям, а вот по крупным... Впрочем, пусть каждый сделает свои выводы.

Самые массовые проступки водителей указаны в таблице. А вот самые редкие, экзотические: три попытки международных перевозок без разрешения и 22 нарушения водителями автобусов и грузовиков режима труда и отдыха. Кроме того, 48 землепользователей нарушили правила охраны автодорог. Не знаю, что это означает, но нарушать в принципе нехорошо! ЗР

НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ (по типам ТС)



САМЫЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД в 2009 году

Вид нарушения/ статья КоАП РФ	Всего	Изменение к 2008 году, %
Управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке/ ст. 12.1 ч. 1	1 657 840	+32
Управление ТС, не прошедшим ГТО/ст. 12.1 ч. 2	533 940	–4,9
«Нечитаемые» (нестандартные) номера/ст. 12.2 ч. 1	1 207 285	+41,6
Водитель без документов/ ст. 12.3 ч. 1	632 918	–11,9
Управление ТС при наличии неисправностей/ ст. 12.5 ч. 1	5 934 128	+15,2
Нарушение правил применения ремней безопасности и мотошлемов/ст. 12.6	2 361 116	+1,7
Управление ТС в состоянии опьянения/ст. 12.8 ч. 1	514 493	+9,9
Превышение установленной скорости/ст. 12.9	17 949 451	+8,5
в т. ч. не более чем на 20 км/ч/ст. 12.9 ч. 1	11 788 797	+0,8
от 20 до 40 км/ч/ст. 12.9 ч. 2	5 061 294	+29,7
от 40 до 60 км/ч/ст. 12.9 ч. 3	966 858	+16,7
свыше 60 км/ч/ст. 12.9 ч. 4	132 505	+15,4
Проезд на запрещающий сигнал светофора/ст. 12.12	981 073	–5,1
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части/ст. 12.15 ч. 1	1 032 311	–0,7
Выезд на трамвайные пути встречного направления/ст. 12.15 ч. 3	610 620	–19,8
Выезд на встречную полосу/ст. 12.15 ч. 3, 4	501 647	–18,4
Несоблюдение требований дорожных знаков или разметки/ст. 12.16	2 955 776	–7
Не пропустил пешехода/ ст. 12.18	1 977 874	–9,3
Нарушение правил остановки и стоянки/ст. 12.19 ч. 1	554 183	+15,1
Нарушение правил пользования световыми приборами/ст. 12.20	1 995 282	–5,6
Нарушение правил перевозки людей/ст. 12.23 ч. 1	1 130 766	+0,6

БЕЗОПАСНОСТЬ — ТЕМА НОМЕРА

Игра на мизер

Семь лет прошло с начала работы системы ОСАГО, но только сейчас в правительстве определились, сколько платить потерпевшим в аварии. Что изменится с сентября, когда новые правила вступят в силу, рассказывает Сергей Смирнов.

Недавно депутаты подумали да и приняли поправки в Закон об ОСАГО, «благодаря» которым потерпевшие не могут рассчитывать на полное возмещение убытков по страховке (ЗР, 2010, № 4). Напомню: отныне водитель, если попал в аварию, компенсацию получит, но только с учетом износа своей машины! А как износ подсчитать? Для этого в правительстве разработали специальные правила, чтобы страховые компании самодеятельностью не занимались и честных граждан не обманывали.

Бросается в глаза обилие формул, по которым будут рассчитывать износ, впечатляет специальная таблица коэффициентов. Не постановление, а методичка по математике. Специалист, может, и справится с этим непростым действием, а вот обычный автовладелец ни за что не поймет, где и как его надули! Но красиво – всё по науке.

А еще в правительстве пришли к выводу, что машины из разных стран изнашиваются неодинаково. Например, авто, собранное в России, ветшает куда быстрее, чем сделанное, скажем, в Японии. Пусть даже машины – одной модели. Стало быть, выплата за машину нашей сборки, пострадавшую в аварии, будет меньше, чем за чисто иностранную. Для автомобилей, собранных в России, коэффициент износа равен 0,055 по возрасту и 0,0028 по пробегу, тогда как для японских – 0,036 и 0,0016 соответственно. Не верят наши чиновники, что в России научились качественно собирать «тойоты» и «форды».

Возьмем два условных автомобиля-трехлетки, каждый с пробегом 40 тыс. км: «Ниссан», выпущенный в Санкт-Петербурге, и родной, японский. Подставляем в формулу числа и получаем, что у отечественного износ – 28%, у японского – 18%. Владелец забугорной машины получит для замены деталей денег почти вдвое больше. Справедливо?

К слову, в новом документе мудреные формулы расчета предусмотрены для каждой группы деталей. Для аккумуляторной батареи, комплектующих из пластмассы, деталей кузова или шин износ определяется раздельно.

Про безопасность снова позабыли. Скажем, на 10-летней машине тормозные диски или рулевая рейка считаются изношенными на 80%. А потому страховщики выдадут всего лишь 20% цены новых. Не обессудьте. Правительственные разъяснения касаются только порядка определения износа деталей, а вот документа, по которому станут вычислять ущерб после ДТП, до сих пор нет. А ведь Минтрансу поручили разработку единой методики еще в 2003 году! Непонятно, кто – страховые компании или эксперты будут использовать формулы, разработанные правительством. Более того, чтобы заработали предложения правительства, нужно дождаться появления некоего информационного обеспечения, разработка которого поручена все тому же Минтрансу. Сколько времени понадобится этому ведомству на подготовку «информационной составляющей», неизвестно. Пока чиновники думают, страховщики продолжают работать по старинке, то есть по собственным методикам. Их существует сегодня пять, и результаты расчета по ним отличаются друг от друга в разы. А что делать, если единого документа нет! В результате потерпевшие получают выплаты, в большинстве случаев похожие на подачки. ЗР

По мнению чиновников, запчасти из пластмассы изнашиваются меньше, чем металлические, а немецкие автомобили приходят в негодность быстрее японских.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Прививка от бешенства

Лихие водители не только причиняют неудобство другим, но и провоцируют серьезные аварии. Поэтому в США объявили войну дорожным агрессорам. Из окопов Нового Света – Сергей Баландюк.

Жизнь лейтенанта дорожной полиции штата Вирджиния Джерри Салливана круто изменилась в середине 2000-х, когда власти штата вслед за центральной администрацией всерьез озаботились состоянием смертности на дорогах и объявили крупную «исправительную» кампанию. Джерри поручили возглавить подразделение по борьбе с носителями опасности, или, попросту говоря, лихачами. За шесть лет службы в новой должности он потерял 18 кг лишнего веса и поймал более двух с половиной тысяч опасных водителей.

– За агрессивную езду можно не только схлопотать штраф, но и угодить за решетку, – поясняет мне лейтенант. – Каждая смерть на дороге обходится государству в 3 миллиона долларов. Когда в 1990-е общие потери от аварий прогрызли в бюджете 138-миллиардную дыру, власти забеспокоились не на шутку. Тогда же установили, что половина аварий происходит из-за опасного вождения. Превысил скорость, подрезал – и сосед по дорожному потоку или ты сам оказался в кювете. По результатам опросов водителей, лихачи даже опаснее пьяных. Вот поэтому в США введено понятие «агрессивное вождение». Те, кто им увлекается, могут огрести – мало не покажется.

Американское законодательство под агрессивным вождением подразумевает «совершение во время управления автомобилем трех или более маневров в единой череде управляющих действий, способных создать опасность для человека или собственности». Типичная агрессия: сумасшедшая скорость, выдавливание идущего впереди из полосы, сопряженное с минимальной дистанцией, истеричным морганием фар и дудением, резкое перестроение. Американцам неизвестен наш прием из этой же серии: обгон и удар по тормозам (так у нас в России «воспитывают» «чайников»), а то они его тоже включили бы в «агрессивный» список, где еще значатся езда по тротуару, пересечение стоп-линии, проезд на красный.

Такой электронный щит частенько попадается как на фривеях, так и в городах. Наверху – действующее ограничение, ниже – ваша скорость, под ней – сумма штрафа крупными зелеными цифрами. А для самых недоверчивых – в самом низу фотография водителя. Можно начинать копить на оплату.

В США по причине превышения разрешенной скорости происходит более 30% аварий, хотя наказывается подобное нарушение строго. В большинстве штатов за превышение скорости на 1 милю придется выложить сотку баксов. Перевалил за 40 миль в час – отправишься в тюрьму. Нарушил хотя бы два пункта из списка, например разогнался и обошел справа или по обочине, – получишь по полной: на полгода за решетку или 2,5 тысячи долларов штрафа с лишением права управления автомобилем на месяц. Более того, «комплекс вины» можно заслужить, даже если тронуться с пробуксовкой.

Программы по борьбе с лихачами и хулиганами контролирует Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) вместе с Федеральной дорожной администрацией (американский аналог Росавтодора). Стоит только камерам, радарам засечь злоумышленника, они тут же информируют об этом полицейские экипажи. А те, уж не сомневайтесь, достанут нарушителя за считаные минуты. Это только в кино преступникам удается скрыться.

Пик «боевых действий» в Штатах пришелся на 2004–2005 годы. Массовые облавы, скрытое патрулирование, камеры и филеры повсюду. В Санкт-Петербурге (штат Флорида) датчики ставили даже на газонокосилки, чтобы ловить лихачей в жилых кварталах.

Лейтенант Салливан борется с самым популярным проявлением агрессивного вождения – превышением скорости.

Само собой, изучали и причины агрессивного поведения. Иначе это не была бы Америка. Скажем, пробки раздражают неуравновешенных чрезвычайно – вот они и «отрываются» на свободном участке. Чтобы сократить число заторов, срочно перепланировали некоторые перекрестки и добавили развязок. Вот результат: количество смертей на дорогах за последние пять лет сократилось на 2,5 тысячи в расчете на 100 тысяч жителей. Прагматичные американцы перевели сохраненные жизни на язык «желтого дьявола»: это миллиарды сэкономленных бюджетных средств, которые пойдут на улучшение дорог и инфраструктуры.

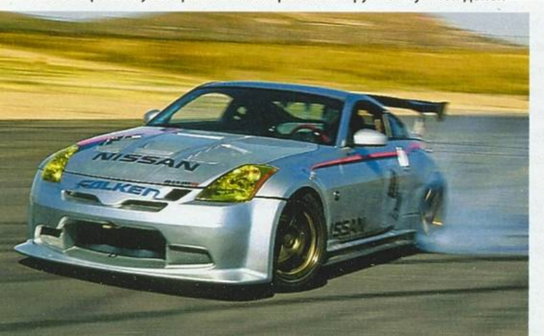
– Ты знаешь, – говорит Джерри, – за агрессивную езду можно будет и в психушку угодить. Ряд медиков утверждают, что агрессия на дороге не хулиганство, а болезнь сродни алкоголизму. Если это будет оформлено законодательно, то принудительного лечения не избежать, ведь лихач представляет угрозу для общества. А что в России?

– Лучше, чем в США, – отвечаю ему. – Всех «агрессоров» снабдили мигалками. Их видно за версту – и никакого конфликта. Надежно, безопасно и по закону. **ЗР**

В СТАРОМ СВЕТЕ

Ежегодный урон от смертей на дорогах Европы составляет около 2% совокупного ВВП. «Гонщиков» здесь карают тоже сурово. Например, во Франции: не уступил дорогу, просвистел на красный, накатил сзади или смыкаешь между рядами без нужды – приготовь полтысячи евро, а то и простись с правами на три года. А если по твоей вине мог погибнуть человек, то есть возникла всего лишь потенциальная возможность смерти, непременно загремишь в каталажку на год и лишишься прав на пять лет или выложишь 15 тысяч евро.

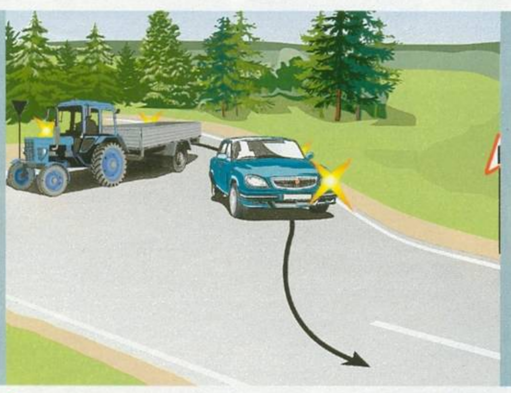
В США за такие выкрутасы на обычной дороге можно запросто попасть за решетку или расстаться с правами и крупной суммой денег.



БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Обгон по правилам

Сотрясая воздух басовитым выхлопом, на огромной скорости мимо пролетает мощная машина... Обычная картина, причем все это происходит не на спортивной трассе, а на заурядной



I. Можно ли выполнить обгон?

1 – да

2 – да, если скорость трактора менее 30 км/ч

3 – нет

II. Надо ли крепить опознавательный знак «Тихоходное транспортное средство» на легковой автомобиль, который из-за неисправности двигателя не может двигаться быстрее 30 км/ч?

4 – надо

5 – не надо

III. Разрешен ли данный маневр уборочной машине, поливающей проезжую часть?

6 – разрешен

7 – не разрешен

8 – разрешен, если водитель уступит дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге

IV. С какой скоростью грузовику разрешено движение после поворота?

9 – 50 км/ч

10 – 60 км/ч

11 – 70 км/ч

12 – 90 км/ч

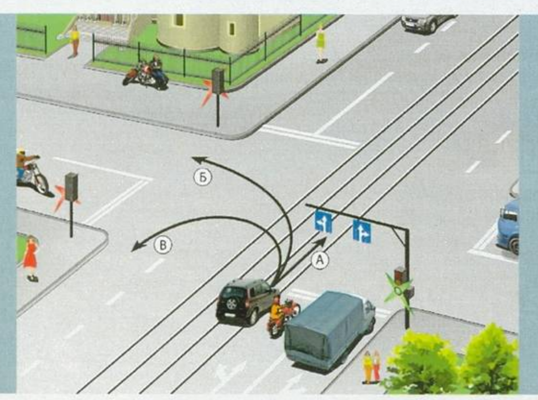
V. Поскольку на перекрестке установлены знаки 5.15.2 и нанесена разметка 1.18, указывающие направления движения по полосам, движение легкового автомобиля через перекресток по трамвайным путям запрещено (пункт 9.6 Правил).

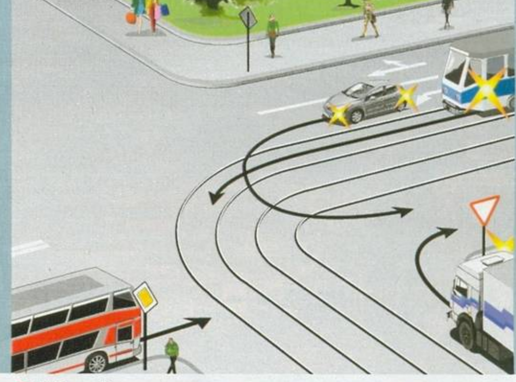
VI. Грузовик находится на второстепенной дороге, поэтому имеет право проезжать перекресток, только уступив дорогу транспортным средствам, находящимся на главной дороге. Приоритет трамвая по отношению к автобусу и легковому автомобилю установлен пунктом 13.9 Правил. Обязанность водителя легкового автомобиля уступить дорогу автобусу вытекает из пункта 13.12 ПДД.

VII. Грузовик припаркован таким образом, что часть его находится на проезжей части, что противоречит пункту 12.4 Правил, запрещающему стоянку вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1 «Главная дорога». Водитель легкового автомобиля, остановившегося на левой стороне дороги, действовал вразрез с требованиями пункта 12.1, который допускает остановку на левой стороне дороги только в населенных пунктах. Разворот запрещен только непосредственно на железнодорожных переездах, поэтому вблизи переезда выполнение данного маневра допускается (пункт 8.11).

VIII. Согласно пункту 9.7 Правил движение транспортных средств должно осуществляться строго по обозначенным полосам (а не по линиям разметки). Это требование касается и мотоциклистов.

ной дороге. Какой русский (татарин, украинец и т. д.) не любит быстрой езды! Только на дорогах общего пользования, в отличие от гоночного мира, действуют жесткие ограничения скорости и правила обгона. Но как удержаться от соблазна и не вдавить в пол педаль газа, если под капотом твоего автомобиля многосильный мотор, а впереди плетется трактор! Как поступить?.. Идею первого задания подкинул читатель Максим Никитин из города Ейска. Остальные вопросы подготовили Дмитрий Митрошин и Олег Воеводов (иллюстрации).





V. В каком из показанных направлений разрешено движение?

13 – во всех
14 – только А
15 – Б или В
16 – ни в одном

VI. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?

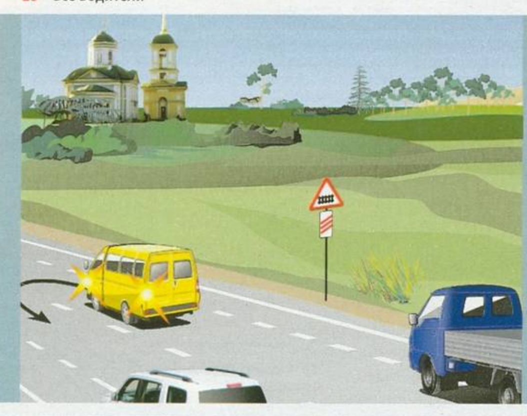
17 – автобус, трамвай, легковой автомобиль, грузовик
18 – трамвай, автобус, легковой автомобиль, грузовик
19 – трамвай одновременно с грузовиком, автобус, легковой автомобиль

VII. Кто из водителей нарушает Правила дорожного движения?

20 – никто
21 – водители припаркованных грузовика и легкового автомобиля
22 – водители легкового автомобиля и микроавтобуса
23 – все водители

VIII. Соответствует ли Правилам показанный маневр мотоциклиста?

24 – да
25 – нет



Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
3, 5, 8, 10, 16, 18, 21, 25

I. Пункт 11.5 Правил запрещает обгон на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной.

II. В соответствии с пунктом 8 Основных положений опознавательный знак «Тихоходное транспортное средство» устанавливается сзади механических транспортных средств, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч.

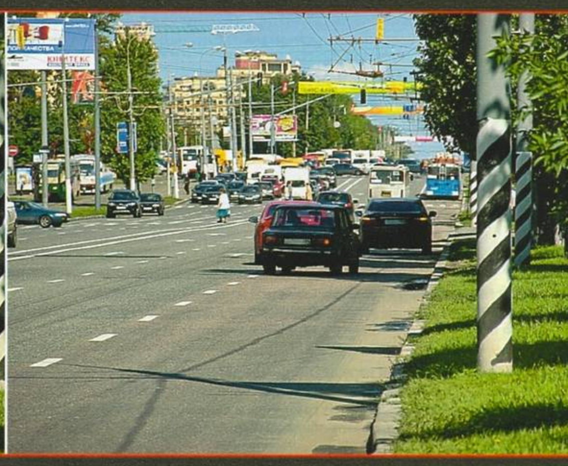
III. В соответствии с пунктом 3.5 водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета могут отступать от требований дорожных знаков (кроме знаков 2.2, 2.4–2.6, 3.11–3.14, 3.17.2 и 3.20) и разметки, а также пунктов 9.4–9.8 и 16.1 Правил. Правда, данное исключение касается только транспортных средств, используемых в работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, для погрузки поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств. Таким образом, маневр не запрещен, однако, прежде чем его выполнять, необходимо учесть требования знаков приоритета.

IV. Знак 5.23.2 указывает на начало населенного пункта и требует соблюдения соответствующих требований Правил. Согласно пункту 10.2 в населенном пункте разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч. Что касается ограничения, установленного знаками 3.24, то оно не распространяется на примыкающую дорогу.

На чужих ошибках

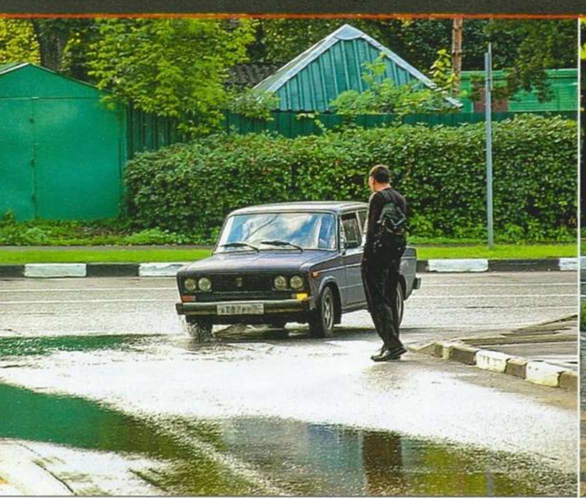
БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Вы никогда не нарушаете ПДД? Хорошо! Но главная особенность нашего движения в том, что и законопослушный водитель может стать участником аварии, если не научится читать дорогу. Какие ситуации потенциально опасны? Об этом фоторепортаж Вадима Крючкова.



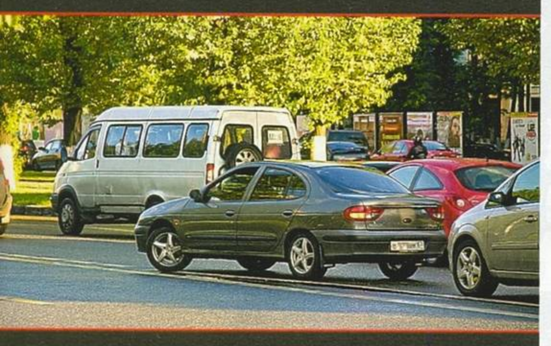
Не повторяйте классический сюжет под названием «Беззаботность». «Лексус» запаркован в теньке недалеко от разворота. Запрещающих знаков поблизости нет. Но посмотрите – красная «Хонда» умудрилась развернуться в один присест, а «шестерка» тормозила, чтобы не въехать дорогой иномарке в корму. Если хозяин «Лексуса» не сделает выводов, рано или поздно его автомобиль попадет в цех кузовного ремонта.

Ситуация «Гонщик». В последнее время лихачей все больше и больше. Пустая дорога, подъезд к перекрестку. Будьте предельно осторожны – берегите переднюю часть своего автомобиля. С большой вероятностью найдется «чемпион», беспощадно срезающий поворот по гоночной траектории, подобно водителю синей «шестерки». Куда проще разъехаться с водителем «Ниссана», который не «режет» по встречке, а сразу поворачивает на свою полосу.



Жителям мегаполисов нелишне знать перекрестки, где часто «работают» попрошайки. Здесь лучше быть предельно осторожным при проезде ходом на зеленый сигнал светофора, аккуратно перестраиваться из ряда в ряд. Объект, что в центре кадра, низкий. За крышами впередиидущих автомобилей не виден и может оказаться перед капотом вашей машины внезапно.

Пропускать встречный поток, стоя на развороте с вывернутыми колесами, правилами не запрещено. А где же элементарная логика? Легкий тычок сзади – и вы окажетесь на встречке со всеми вытекающими последствиями. Куда разумнее начинать вращать руль, уже тронувшись с места.



Еще одна потенциально опасная ситуация – пересечение с оживленной магистралью. Подъезжая к перекрестку, будьте готовы к экстренному торможению. «Мерседес» и «Ленд-Ровер» повернули в узкий переулок одновременно, причем последний оказался на полосе встречного движения. Слава богу, водителя «Форда» не удалось застать врасплох – он успел затормозить.

Обменник

Первый этап экспериментальной программы утилизации старых автомобилей завершился. На сайте Минпромторга счетчик застыл на отметке в 200 тыс. сертификатов. Но, к счастью, тут же начался второй этап. О предварительных итогах программы и ее будущем размышлял Игорь Моржаретто.

ВЗГЛЯД СВЕРХУ

Итак, в Министерстве промышленности и торговли РФ считают, что в целом эксперимент удался. Основная часть выданных сертификатов приходится на продукцию АВТОВАЗа – 161,4 тыс. штук, еще 10 тыс. сограждан выбрали марку «Рено», а на третьем месте «Форд». О готовности участвовать в программе заявили 1200 дилеров (реально работают около четырехсот) и 80 утилизаторов. На конец июня получили свои новые машины почти 90 тыс. человек, остальные станут счастливыми обладателями в течение лета (так обещано).

Условия второго этапа в целом меняться не будут. Формула та же: 10 лет (возраст авто) и 1 год (срок владения), 50 тыс. руб. минус затраты на утилизацию (3 тыс. руб.). Для его реализации вновь выделено 10 млрд. руб. на 200 тыс. сертификатов. А вот срок окончания не обозначен. По планам Минпромторга, все сертификаты уйдут до Нового года. Кстати, возможно, и после этого программа будет продолжена, чтобы не допустить резкого падения рынка, как случилось в Германии. Правда, условия могут быть иными.

Еще нам пообещали, что на втором этапе программы максимальное время ожидания нового автомобиля сократится максимум до трех месяцев: автолюбители жаловались, что стоять в очереди за машиной приходится по полгода. Еще один недостаток программы связан с «предприимчивостью» некоторых дилеров, которые навязывают при заказе машины ненужные потребителю опции. За такими ловкачами будут следить как сотрудники министерства, так и автопроизводители. Правда, какие они могут предъявить претензии?

«Программа утилизации оказалась выгодной и для автомобилистов, и для государства, – уверен руководитель департамента автомобильной промышленности Минпромторга Алексей Рахманов. – Резко, в полтора раза выросли продажи

новых автомобилей. Заработали в полную силу не только автопроизводители, но и предприятия смежных отраслей. Вернулись на рынок автоперевозчики, появились заказы у поставщиков оборудования и т. д.».

Средняя стоимость проданных по этой программе новых машин, даже с учетом крена в старое «жигулевское» семейство АВТОВАЗа, – 270–300 тыс. руб. Значит, автомобилист вкладывает в экономику свои 220–250 тыс. руб. Хороший оборот выходит.

Через несколько минут автомобильная жизнь этих «жигулей» и «москвичей» закончится.

Они превратятся в мелкую крошку, которая затем станет металлом. Может быть, в следующей своей жизни вазовская «пятерка» будет кораблем.

ВЗГЛЯД СНИЗУ

На территории подмосковного завода «Вторчермет» жизнь бьет ключом. К воротам один за другим подъезжают автовозы, заставленные старенькими «жигулями», «москвичами», «запорожцами». Их тут же отправляют в очередь к стенду, где с каждого автомобиля снимают колеса, аккумуляторы, сливают жидкости. Дальше его безжалостно подхватывает погрузчик и лихо забрасывает на самый верх кучи отслуживших свое машин. Оттуда эвакуатор железной рукой выхватывает очередную жертву и швыряет в жерло огромной мясорубки (официально именуется ласковым словом «разрыватель»). Из нее вылетают крупные куски металла вперемешку с кожей, тканью, пластиком. Далее они отправляются в огромную грохочущую машину (шредер), которая их измельчит и разделит на фракции: металл черный – налево, цветной – направо, остальное – на свалку. Финиш. Сердце автомобилиста рвется на куски...

– Наше предприятие строили несколько лет назад под московскую программу утилизации, – рассказывает заместитель гендиректора компании «Втормет» Юрий Воронцов. – Городские власти тогда обещали очистить дворы от автохлама, но программа не пошла. И только теперь, с началом эксперимента, мы вышли на серьезный оборот.

Утилизация – выгодное дело. Из легкового авто весом 1–1,5 т можно получить 500–800 кг черного лома (цена – 6–10 тыс. руб. за тонну) и 50–100 кг лома цветных металлов (от 30 тыс. руб. за тонну). Небольшие деньги можно выручить еще за сданные аккумулятор и покрышки (пока их переработкой занимаются предприятия только в столичном регионе). Плюс 3 тыс. руб. за утилизацию платит государство (вернее, вычитает из обещанных каждому сдатчику 50 тыс. руб.). То есть даже при самом плохом раскладе с одной машины можно получить 8 тыс. руб.

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Но это в теории. В действительности все не так просто. Даже при сегодняшних, достаточно высоких ценах на лом утилизация была не слишком выгодным бизнесом, пока не заработала государственная программа. Поэтому предприятий, подобных подмосковному «Втормету», у нас раз-два и обчелся. В России всего пять шредерных установок для разделки автомобилей. В США таких свыше 200, в Германии – 76, во Франции – 50. Правда, там авторециклинг развивается более 20 лет. За это время научились перерабатывать не только металл и резину (как у нас), но и пластик, текстиль, стекло, все жидкости.

А в России пока большая часть предприятий-утилизаторов представляет собой огороженную площадку, на которой группа крепких парней курочит сданные машины. Сначала снимают «товарные» детали. Остовы кузовов отправляют на перерабатывающий завод или прямо на металлургический комбинат, покрышки – на свалку. Куда девается остальное – вопрос. К сожалению, реально программы утилизации в стране как не было, так и нет. Где брать на нее деньги? Понятно, машины надо утилизировать, ведь в стране свыше 8 млн. легковушек старше 20 лет. В рамках нынешнего эксперимента утилизацию оплачивают опосредованно сами автовладельцы. А после окончания программы – какой смысл тащить автомобильную рухлядь уже за свои кровные?

Во всем мире средства на оплату утилизации выделяет автопроизводитель через залоговую стоимость машины. Сдал на свалку – вернул деньги. (Так когда-то было, скажем, со стеклянными бутылками в СССР. Собрал десяток – и в пункт приема, с каждой двадцать копеек в карман, а два рубля – сумма.) Поэтому за рубежом утилизация на потоке. Думаю, это следующая забота ответственных товарищей. ЗР

Деловой подход

Словосочетание, украшающее ярко-оранжевый фургон, выглядит, конечно, странновато. Впрочем, под термином «бизнес» здесь имеют в виду не то, что обычно принято. А что? Ответ на этот вопрос искал Сергей Канунников. Фото Александра Батыру.

Непритязательные грузовички и микроавтобусы в начале 1990-х повезли страну в капитализм. И везут до сих пор. Но конкуренция растет, удержать спрос косметическими и иными мелкими изменениями уже трудно. Если отбросить появление новых двигателей (некоторые, например дизельные «Штайр», так всерьез и не прижились), нынешняя модернизация «Газели» – самая серьезная за всю историю модели.

Не очень понятно, зачем грузовику окраска металликом. Разве что для повышения стойкости к коррозии? Мощный пластмассовый бампер (уверяют, что можно заказать даже в цвет кузова!) и зеркала с повторителями указателей поворотов и обогревом – полезны, ну и фонари измененного рисунка симпатичны. Впрочем, «Газель» покупают не для наслаждения эстетикой.

Ручки дверей по-прежнему тугие – требуют умелого обращения. Ломали и ломают их очень многие. Машине не помешал бы центральный замок. Лезть через широкую кабину, чтобы открыть пассажирскую дверь, даже в окрашенном металликом фургоне все так же неудобно. У задней двери есть хотя бы наружный замок...

А вот внутри машина действительно стала нарядцее. Панель приборов по имени «Люкс» куда симпатичнее и современнее стандартной. Да и с точки зрения подгонки деталей хороша. Удобен руль, подросли вещевые ящики (в том числе ниша посредине панели), неплох блок управления климатом. Есть даже магнитола.

Вот только красивая комбинация приборов на новом автомобиле… не работает. Спидометр и тахометр умирают примерно через пять минут после старта, а вместо них оживает лампа перегрева двигателя.

Фургону только что с завода необходим ремонт, который принято называть предпродажной подготовкой.

Но самые интересные изменения – под кузовом. Автомобиль получил импортный двухрядный алюминиевый радиатор (как известно, система охлаждения «Газели» была не слишком удачной). В коробке передач – ненашенские подшипники и синхронизаторы. На главном тормозном цилиндре с блоком ABS стоит маркировка *Bosch*. Электромотор стеклоочистителя – той же марки. У деловой «Газели» зарубежный карданный вал и, наконец, амортизаторы и сцепление Sachs.

От короткой поездки остались в целом приятные впечатления (если не считать комбинацию приборов, живущую своей, отдельной от автомобиля жизнью). Ульяновский 2,9-литровый мотор, закрепленный на импортных опорах, не передает в кабину прежних зудящих вибраций, но даже порожнюю машину тянет не слишком резво. Впрочем, она ведь совсем новая, а по-

«Газель-Бизнес» ГАЗ-2705

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5470
ширина	2075
высота	2200
колесная база	2900
колея спереди/сзади	1700/1560
Полная масса, кг	3500

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 2,9 л, 78 кВт/107 л.с. при 4000 об/мин, 220 Н·м при 2500 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5.

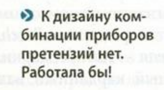
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, рессорные; рулевое управление – с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 175/65R16.

нятие «обкатка» для отечественной техники никто не отменял.

Зато рычагом коробки орудовать просто и легко. Четко и мягко работает сцепление. Понравились и тормоза: усилие на педали правильное, замедляется автомобиль уверенно и без рысканий. Еще одну положительную эмоцию родил в меру легкий, но достаточно информативный (разумеется, с поправкой на класс автомобиля и конструкцию подвесок) руль с гидроусилителем ZF.

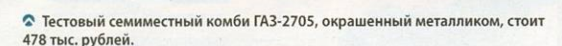
Базовая бортовая «Газель-Бизнес» ГАЗ-3302 со стандартной панелью приборов стоит 425 тыс., с панелью «Люкс», как на тестовой машине, – 434 тыс., за окраску металликом надо доплатить 7 тыс. рублей.

Ездить на обновленной «Газели», несомненно, приятнее и удобнее. Если, конечно, довести образец до ума тщательным устранением заводских дефектов. Но главная цель модернизации – снижение эксплуатационных расходов. Информация в фирменной рекламе очень интересная: обещано и сокращение срока окупаемости, и снижение стоимости нормочасов ремонта и обслуживания, и солидное уменьшение времени простоев –



К дизайну комбинации приборов претензий нет. Работала бы!

Справа два вещевых ящика. В деловой машине пустовать они точно не будут.



Тестовый семиместный комби ГАЗ-2705, окрашенный металликом, стоит 478 тыс. рублей.

Блок управления освещением, элементы системы вентиляции и «волговские» подрулевые переключатели выглядят да и работают неплохо.

В задней части машины изменений нет. Интересно, будет ли краска-металлик более стойкой к повреждениям и коррозии?

иными словами, заметное улучшение деловых качеств популярной и самой массовой в стране полуторки. Теоретически применение импортных комплектующих действительно сделает автомобиль более надежным и долговечным. Но обсуждать реальные результаты можно будет лишь после того, как покупатели бизнес-грузовиков накопят опыт их эксплуатации. ЗР

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль компанию «Темп-Авто».

Сзади в кабине все по-прежнему. А прозрачный люк над диваном с честью выдержал незапланированный тест ливнем.

Панель приборов «Люкс» выглядит симпатичнее стандартной. А на руле есть даже клавиши управления магнитолой!

УМЗ-4216, ведущий родословную от мотора ГАЗ-21, – двигатель недорогой, но не самый современный. Однако окружение у него достойное: бачок гидроусилителя руля с маркировкой *ZF* и импортные главные цилиндры тормозов и сцепления с единым бачком.

От двенадцати и старше

В прошлом году нефтекамский завод приступил к выпуску 15-метровых трехосных автобусов, а в этом – представил 18-метровую сочлененную модель. С длинномерами знакомился Константин Закурдаев.

За последние годы трехосные 15-метровые автобусы появились в производственных программах ГолАЗа, МАЗа и «Волжанина». К ним присоединился и Нефтекамский автозавод.

Пятнадцатиметровый НефАЗ-52998 – трехдверный, последняя ось – ведомая, подруливающая, а компоновка салона – так называемая полунизкопольная. Она дала возможность разместить силовой агрегат в заднем свесе без потерь для полезного пространства салона, а также позволила отказаться от дорогих портальных мостов в пользу шасси голландской компании VDL.

Помимо шасси, эта фирма поставляет для 15-метрового НефАЗа детали интерьера и электрооборудование. А вот кузов – каркас, обшивку, переднюю и заднюю «маски» – в Нефтекамске изготавливают самостоятельно. Ступени у НефАЗ-52998 отсутствуют лишь в проемах двух первых дверей. За третьей их аж три.

Трехосный НефАЗ-52998 рассчитан на перевозку 140 пассажиров.

Длина самого внушительного нефтекамского автобуса НефАЗ-52995 – почти 18,5 м.

Узлами и агрегатами НефАЗ-52998 обеспечивают компании DAF и ZF. Первая поставляет 6-цилиндровый 360-сильный рядный дизель рабочим объемом 9,2 л, а также ведущий мост; вторая – остальные мосты и автоматическую коробку передач.

Выведя на рынок еще и сочлененный НефАЗ-52995 общей длиной без малого 18,5 м, Нефтекамский автозавод завершил формирование модельного ряда автобусов на шасси VDL. В него, помимо 15-метрового НефАЗ-52998, входит 12-метровый городской НефАЗ-52997, а также туристические модели 52996 и 52999.

«Гармошка» (модель 52995) рассчитана на 140 пассажиров. Это далеко не рекорд: к примеру, аналогичный по классу ЛиАЗ-62132 заметно вместительнее. Но нефтекамскую машину отличает большее количество сидячих мест (55 против 32 у ЛиАЗа), а также размещение двигателя в передней секции кузова. Поскольку автобус, за исключением хвостовой части второй секции, сделан низкопольным, убрать силовой агрегат с глаз долой не получилось, и здоровенный пластиковый кожух капота водрузили прямо в салоне напротив центральной двери. Футляр снизил пассажировместимость и занял привычное место передней накопительной площадки, а ее пришлось перенести к правому борту, серьезно ужав в раз-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	НефАЗ-52998	НефАЗ-52995
Размеры, мм: длина/ширина/высота	14 680/2550/3158	18 495/2550/3230
Колесная база, мм	7480 + 1500	5800 + 7850
Снаряженная масса, кг	14 500	16 500
Полная масса, кг	25 000	26 500
Пассажировместимость, чел.	140	146
Мест для сидения	39	55
Двигатель		
Марка	DAF PE265C	DAF PR228S1
Рабочий объем, л	9,2	9,2
Мощность, кВт/л.с.	265/360 при 2200 об/мин	228/310 при 2200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	1450 при 1700 об/мин	1275 при 1200–1700 об/мин
Трансмиссия		
Коробка передач	A6	A4
Ходовая часть		
Размер шин	275/70R22,5	275/70R22,5

мерах. Зато разработчики смогли уйти от дорогостоящей системы противоскладывания, обычной для сочлененных машин.

Хотя 18-метровая модель на пару тонн тяжелее 15-метровой, ее оснастили менее мощным двигателем. Тот же рядный 6-цилиндровый DAF развивает на 50 «лошадок» меньше. Коробка передач – 4-ступенчатый автомат Voith 864.5. Все три моста – ZF, колеса переднего и заднего – управляемые.

Завод уже строит первые пять машин. Их ждет Уфа, где сегодня ездят 11 трехосных 15-метровых НефАЗ-529998. Впечатления о них, видимо, хорошие, раз заказали «на вырост» 18-метровые. **ЗР**

В проеме передней двери автобуса НефАЗ-52998 нет ступенек.

Вполне современный дизайн машин Нефтекамского автозавода унифицирован.

Очищенный продукт

На российский рынок вышло обновленное семейство ИВЕКО. Почему в названии автомобилей появилась приставка «Эко»? Выяснял Константин Закурдаев.

Все просто. Семейство ИВЕКО нынче пополнилось модификациями с дизелями, удовлетворяющими стандартам Евро V и EEV (перспективный Евро VI), газовым двигателем, соответствующим нормам EEV, а еще электромотором и даже с гибридной силовой установкой. Отсюда и название – «Экодейли». Электрическую и гибридную версии в Россию пока не привезли. Но современные дизели и моторы на газе – в ассортименте.

Двигатели ИВЕКО хороши. Несильное нажатие на педаль газа – и пятитонный фургон, оснащенный трехлитровым дизелем, неожиданно резко берет с места. Порожний автомобиль легко трогается со второй передачи. К эластичному мотору удачно подобраны передаточные числа в коробке, а потому нет нужды в частых переключениях.

Кабина «Экодейли» высокая, как у настоящего, более внушительного грузовика. Впрочем, 7-метровая длиннобазная версия по сути таковым и является. Маневрировать на нем в стесненных условиях без привычки непросто. Зато в кузове 15,6 м³ полезного объема, который с самой высокой крышей увеличивается до 17,2 м³.

Пятитонный фургон с газовым двигателем набирает скорость медленнее дизельной версии, на затяжном подъеме приходится переходить на пониженную передачу. Мотор при одинаковом с дизелем литраже заметно проигрывает ему и в мощности, и в крутящем моменте. Еще один минус модели, в котором газовый «Экодейли» не виноват, – неразвитость в нашей стране сети метановых газонаполнительных станций. Скажем, в Москве их всего три. Учитывая это,

У машин наибольшей грузоподъемности задние колеса двускатные.

Водительское сиденье имеет четыре регулировки, но рулевая колонка неподвижна.

В гамме «ИВЕКО-Экодейли» десять двигателей, полная масса машин – от 2,8 до 7 т, вместимость кузова – от 7,3 до 17,2 м³.

В кабине множество удобных емкостей разного объема.

Центральная консоль выглядит технократично. Кнопку аварийной сигнализации все же стоило расположить отдельно от других.

автомобиль, помимо баллонов суммарной емкостью 302 л для хранения сжатого газа, оборудовали еще и 14-литровым бензобаком.

В чем плюсы газовой модификации? Конечно, в снижении эксплуатационных затрат, ведь метан дешевле дизельного топлива. Разница в стоимости дизельной и газовой версий (1 658 288 и 2 095 174 руб. соответственно) окупится за несколько лет. Кроме того, периодичность ТО газовой машины увеличена в два раза – до 40 тыс. км.

После провального 2009 года спрос на зарубежные грузовики полной массой до 6 т понемногу оживает: в первом квартале он увеличился на 10%. Так что «ИВЕКО-Экодейли» появился на нашем рынке вовремя. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	IVECO Ecodaily	
	50C17V	50C14 GV
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	7012/1996/2750	
база	3950	
Объем грузового отсека, м³	15,6	
Полная масса, кг	5200	
Топливо	ДТ	газ
Двигатель		
Конфигурация	Р4	
Рабочий объем, л	3,0	
Мощность, кВт/л.с.	125/170 при 3000–3500 об/мин	100/136 при 2730–3500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	400 при 1250–3000 об/мин	350 при 1500–2730 об/мин
Трансмиссия		
Коробка передач	М6	

«Фотоны» для Москвы

Мэр Пекина Гуо Цзиньлонг (на фото – справа) передал Юрию Лужкову два гибридных автобуса Foton Euro V hybrid общей стоимостью 13,8 млн. рублей, призванных хоть немного улучшить экологическую обстановку в столице. Автобусам хватает примерно 29 л топлива на 100 км пробега в городском цикле. По мнению московского градоначальника, они не только экологичны, но и удобны. Заметим, что на улицах Пекина таких машин уже около тысячи. Там экологический эффект от их использования куда заметнее.

Энергия Земли

В 2011 году корпорация Levant Power обещает удивить мир амортизаторами Genshock, которые позволяют обратить ухабы на пользу дела: они помогают вырабатывать электроэнергию для питания, скажем, системы вентиляции или освещения. Чем хуже дорога, тем больше можно сэкономить топлива, при этом называют диапазон от 1 до 6%. Наиболее эффективно новинка проявляет себя на грузовиках, что и понятно: там в амортизаторах рассеивается заметно больше энергии, чем у легковушек.

Ямочный ремонт

Зима оставляет напоминание о себе в виде ям и выбоин в асфальте не только у нас, но и в Германии. Там эту напасть ловко устраняет постановщик заплат на шасси «Мультикар-ФУМО». Благодаря небольшой ширине (всего 1620 мм) он пригоден для работы не только на проезжей части, но и на тротуарах и во дворах. Разрушенное место очищается струей сжатого воздуха, затем заливается битумной эмульсией, далее смесью битума с щебнем и, наконец, засыпается щебнем. Все перечисленное выходит из единственной дюзы, причем последующего уплотнения заплате не нужно. К очередной яме «Мультикар» мчится со скоростью до 90 км/ч.

Газовая горелка

В Ульяновске начали сборку двухтопливных версий УАЗов моделей «Патриот», «Карго» и «Фермер». Газобаллонное оборудование закупают в Италии, моторы ЗМЗ-4091 были доработаны для работы на газе и бензине. При работе на газе средний расход топлива – 16 л/100 км, на бензине – 14 л/100 км. Газ дешевле, поэтому экономия на горючем выходит почти двукратная. Машина с ГБО дороже обычной на 30 тыс. рублей. По оценке разработчиков, дополнительный расход окупится за год эксплуатации. На автомобили с ГБО распространяются все гарантийные обязательства.

Полетное задание

В подмосковной Коломне команда «КамАЗ-Мастер» в рамках подготовки к очередному ралли «Шелковый путь» устроила новой машине жесткое испытание – высокий и длинный прыжок. Девятитонный грузовик, разогнавшись до 60 км/ч, взлетел с 2,5-метрового трамплина; 12 м полета и достойное приземление вновь подтвердили отличные характеристики и высокую надежность отечественной машины.

Квартирный вопрос

Немецкий производитель кемперов Hymer обновил свои «квартиры на колесах», представив автомобили класса B на шасси «ФИАТ-Дукато». В частности, версия B 698 предлагает путешественникам, кроме подъемной кровати-полки, еще и королевское ложе размером 2×1,4 м. Помимо спальни, на борту удалось разместить гостиную, душ, кухню, туалет. Разумеется, не забыта и высококачественная аудиовидеосистема, которая не даст заскучать в непогоду. Превращает всю эту недвижимость в движимое имущество дизель мощностью 130 л.с.

На футбол? На гонки!

Что общего у Кубка мира по футболу и легендарной 24-часовой гонки во французском Ле-Мане? Параллели проводит Вадим Крючков. Фото автора, «Пежо», «Ауди», БМВ.

СРОКИ И ЗРИТЕЛИ

Мундиаль и легендарный марафон стартовали одновременно – 11 июня. Сразу после парада пилотов неравнодушные к футболу поклонники автоспорта и гонщики могли успеть к трансляции матча Уругвай – Франция, чей итог порадовал разве что болельщиков латиноамериканской команды. Но парад – лишь короткое традиционное действо, а баталии на трассе начинаются на следующий день.

И он откровенно удивил. На трибунах кольца в Ле-Мане было море зрителей. Большой футбол никак не повлиял на посещаемость знаменитой гонки. Целые сутки без телевизора. И, что любопытно, судя по обрывкам разговоров, футбольные болельщики из числа зрителей были в курсе, кто кому и сколько забил. Убежден, в далекой Африке тоже нашлись фанаты, которые параллельно следили и за «Ле-Маном».

ВСЕ ФЛАГИ, КРОМЕ...

Все флаги в гости к нам – это про Ле-Ман. Французские, английские, ита-

Pit walk – короткий пункт гоночной программы, означающий дозволенное хождение гостей вдоль боксов. Впрочем, народу столько, что это не хождение, а стояние.

Французская команда осталась без медалей, но французский пилот все же поднялся на подиум. Роман Дюма стал победителем «Ле-Мана» в составе команды «Ауди».

Автомобильный марафон способен утомить не только пилотов и механиков. Как видим, встречаются и зрители, что прилегли отдохнуть… от отдыха.

Пока идет гонка в Ле-Мане, даже юного поклонника футбольной команды «Марсель» машинки интересуют больше, чем мячи, забитые в те же сроки на Кубке мира в ЮАР.

льянские, датские, немецкие, американские, финские, бразильские пилоты. Все страны и не перечислишь. А какие имена! Найджел Манселл, Мика Сало, Петер Дамбрек, Энди Приоль, Уве Альцен, Аугусто Фарфуш, Жан Алези, Джанкарло Физикелла, Том Кристинсен, Марк Жене, Александр Вурц, Педро Лами. По числу представленных стран и калибру звезд марафон не уступает футбольному чемпионату. Еще одна общая черта: и там и здесь в этом году не было россиян. С футболом все понятно, а вот в Ле-Мане было кому выступать. Но никто не приехал – грустно.

РЕЗУЛЬТАТ

Июнь стал черным месяцем для французских команд. Невыход сборной из подгруппы на мундиале – еще полбеды. Настоящая беда – неудача в гоночном марафоне заводской команды «Пежо». Впервые за много лет не то что до подиума, до финиша не доехал ни один автомобиль «Пежо-908 HDi FAP» с дизелем. Французские спортпрототипы с моторами на тяжелом топливе были намного быстрее основных конкурентов из команды «Ауди». Пока ехали – лидировали, потом начались поломки: один сход – из-за дефекта подвески, еще два – не выдержали моторы.

Наверняка будут сделаны выводы и следующий «Ле-Ман» не станет для французов столь печальным. Впрочем, и в этом Роману Дюма удалось слегка подсластить пилюлю. Он выступал за рулем немецкого автомобиля «Ауди-R15 TDI» и вместе с Тимо Бернардом и Майком Рокенфеллером выиграл гонку. Не команда, а отдельный пилот подарил-таки Франции золото. ЗР

Когда гусеницу болидов ведет автомобиль безопасности, маршалы даром время не теряют. Паузу используют, чтобы подмести трассу.

Первый «Пежо-908 HDi» сошел на 38-м круге дистанции. Причина – дефект элемента крепления передней подвески к углепластиковому монококу.

Заводской БМВ-М3 класса LMGT2 привлекал внимание ярким окрасом. Увы, недолго: для титулованного экипажа – Энди Приоль, Дирк Мюллер, Дирк Вернер – гонка закончилась на 53-м круге.

Дольше остальных заводских «пежо» продержался на трассе автомобиль Марка Жене, Александра Вурца и Энтони Дэвидсона. Но и он не смог финишировать – из-за поломки мотора.

Командный зачет

Машины «Рено F1» – в лидирующей группе королевских гонок. Вячеслав Субботин увидел, где, кто и как создает эти уникальные творения.

Сколько раз читал, как разрабатывают самые быстрые в мире автомобили, но ни разу не наблюдал воочию. Возможно, и не довелось бы, не ворвись российский пилот Виталий Петров в Ф-1. С земляком проникнуть за таинственные ворота оказалось куда легче.

В прошлом не раз заглядывал на базы российских команд. Сложился устойчивый стереотип: чаще всего это небольшие боксы, реже – просторный цех. Но в любом случае – ограниченная территория, смахивающая на мастерскую гаражных умельцев.

Догадывался, что, попав на площадку «Рено F1» в английском городке Энстоун, увижу нечто большее. Но чтобы настолько! Изумила заполненная парковка на 800 мест. Уйма народу строит всего пяток машин в год? Утверждают, в штате 450 человек. Грамм карбона «первой формулы» в этом случае должен быть дороже грамма золота. Само собой, в гараже такое не отлить, только в промышленном центре, каковым, по сути дела, и является ателье «Рено F1». Здесь размещен почти полный цикл производства – от бюро проектирования до цеха ремонта и ревизии болидов. Нет только сборки двигателей и коробок передач – их готовят на предприятии во Франции.

Козырная карта и гордость завода – аэродинамический комплекс. При нынешнем техническом регламенте удачное распределение набегающего воздушного потока превратилось в главный фактор победы. Поскольку мотор и коробку дорабатывать нельзя, все силы брошены на аэродинамику.

ФРАНЦИЯ – АНГЛИЯ

В Англии давно поняли, что гоночный бизнес может быть прибыльным, и открыли в свое время множество фабрик спортивной техники. Девять команд чемпионата мира Ф-1 строят болиды на острове и всего три – на континенте. Завод в Энстоуне основал Тед Тоулмен в 1970-е годы. Айртон Сенна впервые сел за руль Формулы-1 именно в его команде. В 1985-м «Тоулмен» отошел итальянскому концерну «Бенеттон». В 2000 году у команды появился новый владелец – «Рено», ранее поставлявший силовые агрегаты «Тоулмену» и «Бенеттону». С 2002-го машины несут на борту фирменный ромб. В 2009-м «Рено» уступила 75% акций команды люксембургской компании Genii Capital. Впервые же собственная команда «Рено F1» появилась в 1977 году как французский проект. Его поддержало правительство и национальные производители «Мишлен», «Эльф», «Экип».

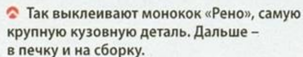
«Рено-F1 R30» Виталия Петрова модернизируют к каждой гонке. Экземпляр, что стоит в центре компьютерных исследований аэродинамики, безнадежно устарел в сравнении с машиной, на которой Виталий проехал очередной Гран-при.

Инженеры сетуют, что регламент разрешает «дуть» машину в аэродинамической трубе лишь 40 часов в неделю. Раньше гоняли круглосуточно! Но теперь в Энстоуне создали виртуальную трубу, а в подземелье поместили несметное число компьютеров общей массой 10 тонн. «Мистраль», так называют этот комплекс в центре компьютерного моделирования (CFD), гонит виртуальный ветер круглые сутки. С учетом полученных данных чертят модель, готовят макет и пихают в реальную трубу. Есть улучшения? Немедля тащат чертежи в кузовной цех.

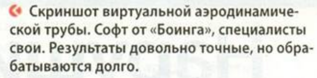
Прессов, штампов и гула здесь нет. Только рулоны карбоновой материи. На столах кроят детали, покрывают модели или матрицы, запечатывают в целлофан, откачивают из него воздух, ткань плотно прижимается к модели, и всю конструкцию отправляют в печку. Вскоре появляется готовый элемент. В каждом определенное (в зависимости от нагрузки) количество слоев карбона. Самые жесткие панели готовят словно бутерброд. Между двумя карбоновыми листами кладут легкий и прочный ячеистый алюминиевый лист сантиметровой толщины, похожий на соты обычного автомобильного радиатора, и прочно спекают вместе. Элементы из карбона в таком виде в пять раз легче стальных, но прочнее на изгиб, сжатие или разрыв чуть ли не вдвое.

На сборочной площадке оживление: дефектуют машины с турецкого Гран-при. Машину Петрова уже разобрали до винтика, а с аппарата Кубицы еще не успели снять ни мотор, ни коробку. Конечно же, я ринулся посмотреть на собранные вместе железочки и полюбоваться компоновкой. Признаюсь, мог бы смотреть на это бесконечно. За каждым болтиком, трубочкой, шарниром богатая техническая история и мастерство конструкторов. По техническому совершенству сравнил бы машины Формулы-1 с авиационными или ракетными двигателями, которые ставлю на высшую ступень инженерного искусства. **ЗР**

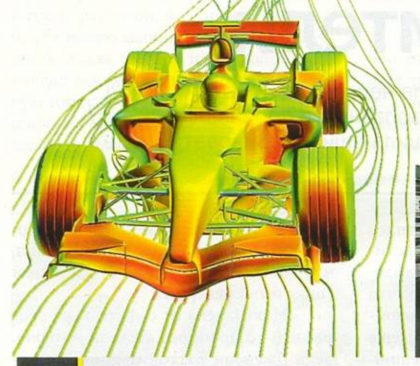
Очень прочная и легкая сандвичевая конструкция кузовных панелей: по бокам – слои запеченного карбона, в центре – пористый сотовый алюминий.



Так выклеивают монокок «Рено», самую крупную кузовную деталь. Дальше – в печку и на сборку.



Скриншот виртуальной аэродинамической трубы. Софт от «Боинга», специалисты свои. Результаты довольно точные, но обрабатываются долго.



В аэродинамической трубе продувают модели, уменьшенные в два раза. Шины хоть и маленькие, но настоящие, пневматические. В них можно менять давление и получать более достоверные данные.

Виталий Петров: «В одном повороте Алонсо все время меня догонял. Два круга я наблюдал за ним в зеркала, понял, как он его проходит. Попробовал так же – и проехал быстрее, чем Фернандо».

Нарушители

Гонка в Валенсии оставила неприятный осадок: выход на трассу автомобиля безопасности произвели так, что половина пилотов совершила ошибки. Виноватых ищет Максим Вольнов.

Одним из первых возмутился Фернандо Алонсо: «Сэфети-кар выехал не перед лидером, а сразу после него, что вообще странно. Хэмильтон спокойно обогнал сэфети-кар, а потом еще и медицинскую машину, спешившую к месту аварии Марка Уэббера. Да, Льюиса за это наказали, но в итоге гонщики, проявившие уважение к правилам, как это сделали мы, пострадали намного больше, чем тот, кто правила нарушил».

Испанца поддержал шеф «Феррари» Стефано Доменикалли: «Судьи здорово нас подставили. Оба наших пилота уже вышли на стартовую прямую и не могли свернуть в боксы сразу, как появился сэфети-кар. Им пришлось тащиться за ним целый круг, а все остальные отправились на пит-стоп и в итоге оказались впереди нас». Наконец, Фелипе Масса заявил, что вообще все решения судей в этой гонке были неверны.

«Мак-Ларен» от сэфети-кара скорее что-то приобрел, нежели потерял, ведь Дженсон Баттон поднялся с пятого места на третье. Льюис Хэмильтон убежден, что вина его невелика: «На руле замигали сигнальные лампочки, инженер закричал мне в ухо, сэфети-кар я увидел уже сбоку от себя, а Феттель уходил вперед – ну и куда мне было деваться?!».

Девять пилотов получили пятисекундный штраф «за превышение разрешенной скорости в режиме сэфети-кара». «Нам потом все объяснили, – сказал главный инженер «Рено» Алан Пермейн, – но мы так и не поняли, за что оштрафовали Кубицу. Время его реакции на выход сэфети-кара составило 1,2 секунды – он сбросил скорость и свернул в боксы. Можно ли вообще отреагировать быстрее? Тем не менее Роберта наказали».

Страсти вскоре схлынули – в конце концов, в Валенсии не судьба титулов решалась. И тот же Алонсо через пару дней выдал заключительное резюме: «Самый важный момент уикенда – то, что Уэббер не пострадал в пугающей аварии. Мы еще раз высоко оценили достижения ФИА в области безопасности автоспорта. И я доволен, что ФИА проведет чрезвычайное заседание спортивной рабочей группы, где все проблемы, возникшие в Валенсии, будут проанализированы». Конфликт исчерпан. А результаты гонки остались. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

8-й этап, Гран-при Канады	
1. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	1:33.53,456
2. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.02,2
3. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	0.09,2
4. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.37,8
5. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.39,2
6. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.56,0
7. Р. Кубица (Польша, «Рено»)	0.57,3
8. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо – Феррари»)	1 круг
9. В. Лиуцци (Италия, «Форс Индия – Мерседес»)	1 круг
10. А. Сутил (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	1 круг
9-й этап, Гран-при Европы	
1. С. Феттель	1:40.29,571
2. Л. Хэмильтон	0.05,0
3. Дж. Баттон	0.12,6
4. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс-Косворт»)	0.25,6
5. Р. Кубица	0.27,1
6. А. Сутил	0.30,1
7. К. Кобаяши (Япония, «БМВ Заубер – Феррари»)	0.30,9
8. Ф. Алонсо	0.32,8
9. С. Буэми	0.36,2
10. Н. Росберг	0.44,3
После 9 этапов	
Пилоты	
1. Л. Хэмильтон	127
2. Дж. Баттон	121
3. С. Феттель	115
4. М. Уэббер	103
5. Ф. Алонсо	98
6. Р. Кубица	83
Команды	
1. «Мак-Ларен»	248
2. «Ред Булл»	218
3. «Феррари»	165
4. «Мерседес GP»	109
5. «Рено»	89
6. «Форс Индия»	43

Батальные сцены

Иван Самарин – в списке приглашенных на «Гонку звезд «За рулем», обещает стартовать. Но она еще нескоро – в феврале, а пока Самарин штурмует очковую зону серьезной международной серии. Рассказ россиянина выслушали Вадим Крючков и Сергей Зиновьев.

МАРРАКЕШ. АФРИКА

Городская гонка, трасса узкая, много бетона, мне такие нравятся – сразу вспомнились родные Воробьевы горы, когда там еще проводили кольцевые гонки. Ожидал много аварий, сэфети-каров и прочих приключений, потому старался ехать аккуратно и избегать передряг. Получилось! Соперники бились, а я пробрался на четвертое место и финишировал. Второй зачетный заезд, думаю, запомнился многим, особенно Рикардо Тексейре. Он долго готовил атаку – и в итоге наскочил на мою машину сзади, колесом на колесо, когда я жестко тормозил перед входом в шикану. Пролетел он ну очень много, метров триста. Меня же развернуло, я сшиб соперника, улетел в стену... Углепластиковый монокок болида даже трещину дал. Бывает. Судьи потом разбирали инцидент и подтвердили, что Тексейра виноват: прозевал момент, когда ему следовало крепко жать педаль тормоза.

МОНЦА. ИТАЛИЯ

Очень сильная у этой трассы аура: дорожка бежит по парку, красиво и тихо, играющие светотени – сказочные ощущения. Несмотря на обилие прямых, скорость за три сотни развить не удалось – на 280 км/ч срабатывает ограничитель оборотов, и в нескольких местах еще секунд пять пилишь «в отсечке». Взамен разбитой в Марокко мне собрали новую машину. Раскраска в точности такая же. Но настройки... Весь уикенд посвятил поиску баланса. Первую гонку провалил полностью, финишировал двенадцатым, после долго сидели с инженером, пытаясь понять, что надо делать с машиной. Поменяли задние пружины, передние амортизаторы, дорожный просвет – и во второй гонке проехал лучше: восьмой.

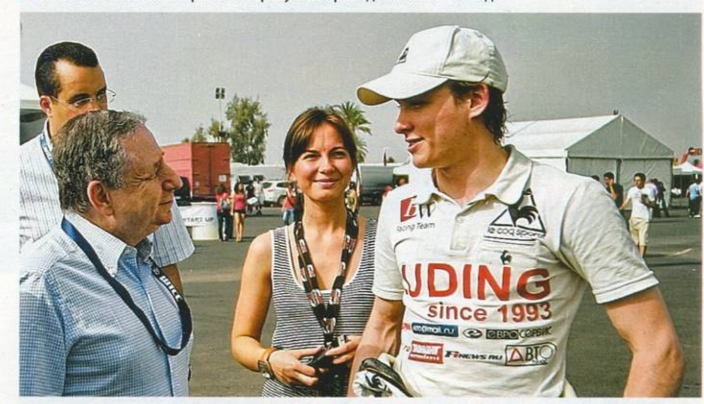
ЗОЛЬДЕР. БЕЛЬГИЯ

Старая бельгийская трасса похожа на «Сильверстоун», требует точного пилотирования: повороты всех видов, много гравия да и стены близко. Повезло, что в будни прошел полноценный тестовый день для всех участников серии. Неплохо поработал с машиной. На каждом этапе узнаешь что-то новое, так как для уравнивания шансов участников происходит ротация… гоночных инженеров.

Первая гонка: седьмым стартовал, на старте прошел итальянца де Марко. Затем он меня атаковал – и убрался, но шестое место удержать не удалось: подвинул Сергей Афанасьев, выбиравшийся из хвоста. Догнал он меня и во второй гонке, после того как заглох на старте. И тоже атаковал, но ошибся на торможении, ударил меня в колесо. Я вынужденно срезал шикану и добрался до финиша восьмым, благо оставалось всего полкруга. А Серега вылетел и застрял. Потом обнаружилось, что на моей машине лопнул колесный диск плюс медленный прокол, долго я не протянул бы.

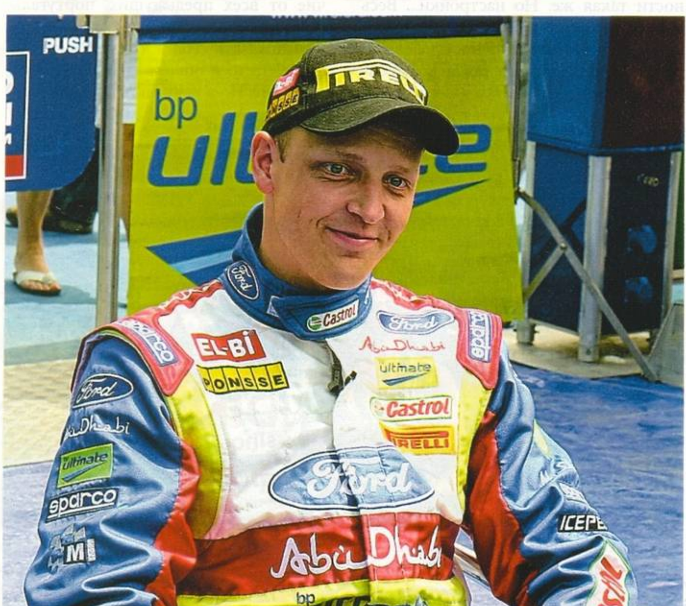
Дальше – этап в Алгарве. В отличие от всех предыдущих, португальская трасса мне уже знакома. Там должен показать себя в лучшем виде. Десятое место в общем зачете тешит самолюбие. Но я хочу быть первым. **ЗР**

Успехами Ивана Самарина интересуется президент ФИА Жан Тодт.



Финны наступают

В чемпионате мира по ралли WRC и альтернативной серии IRC к середине сезона финские гонщики добились выдающихся результатов. С ними общались Сергей Баландюк и Вадим Никишев.



Микко ХИРВОНЕН: Победить сложно, но можно

– Сезон вы начали с победы в Швеции. Затем дела пошли не так удачно, и сейчас уступаете по очкам не только Лоэбу, но и Латвале. Четвертые места в Мексике и Новой Зеландии – с чем это связано? Собственные ошибки – или очень сильны соперники?

– Честно говоря, не могу найти причину. Мексика – вотчина «Ситроена», там они традиционно сильнее. Однако, даже проигрывая, уступил им только одно очко. Вообще-то, этот сезон я начал с серьезным прицелом на победу, а значит, нужно рисковать и постоянно прессинговать. Приходится поддерживать очень высокий темп, при этом ошибки неизбежны. За последние три этапа их набралось больше, чем за два минувших сезона!

«Микко – очень внимательный и упорный пилот. И практически не делает ошибок. В этом сезоне стал рисковать, в результате три ошибки на двух этапах. Но он себя еще покажет», – уверен Малкольм Уилсон, шеф команды «Форд».

– Пилоты «Ситроена», помнится, своему лидеру несколько раз дарили очки. Как «Форд» относится к подобной командной тактике? Если ближе к концу сезона у Латвалы будет более выгодная позиция для атаки на титул, вы станете ему помогать?

– Да, в минувшем сезоне мы могли бы заработать больше очков благодаря тактическим ухищрениям. Они во многом помогли Себу выиграть прошлогодний титул. Сейчас в табели о рангах мы с Латвалой находимся рядом. Если дела у него будут складываться лучше, обязательно ему помогу, хотя и не одобряю подобных методов. Но если правила позволяют – грех не воспользоваться. Для победы в чемпионате необходимо пустить в ход все разрешенные средства.

– Полагаете, новая система начисления очков, предложенная ФИА в этом году, лучше прежней?

– Система вполне приемлема. Она не вносит никаких существенных изменений в расстановку сил. За исключением, быть может, пилотов второй пятерки – у них больше шансов побороться за высокие позиции. Но в любом случае хорошо, что цена победы на этапе возросла.

– С точки зрения болельщиков, нынешний чемпионат развивается довольно традиционно: Лоэб лидирует, пилоты «Форда» догоняют. В предыдущие годы это всегда завершалось титулом француза. Насколько велики шансы, что в этом году будет иначе?

– Никогда не знаешь, чем все может закончиться. В этом году чемпионат складывается прекрасно – у нас наконец-то появился шанс обойти Себастьена. Это сложно, но возможно. Если проиграем ближайшее ралли, мы будем в 20 очках от него, но и это не конец – все может случиться. Скажем, Себ сойдет – мы опять сравняемся.

– На Ралли Монте-Карло вы познакомились с новым раллийным «Фордом-Фиеста S2000». Понравился?

– «Фиеста S2000» – хороший и перспективный раллийный автомобиль. Приятно удивили настройки – в частности, работа подвески. Жаль, двигатель S2000 не дотягивает до моторов WRC по своим показателям, поэтому для меня новичок – машина медленная.

– Год назад за «Ситроен-Юниор» выступал молодой российский пилот Евгений Новиков. Ехал довольно быстро, но очков набрал мало. С чем это, на ваш взгляд, связано?

– О, у Евгения очень эффектная, впечатляющая манера: высокие прыжки, захватывающие заносы. Очень смелый стиль и быстрый. Конечно, Евгений много рискует – и ошибается. Это неизбежно при отсутствии опыта. Яри-Матти, например, часто ошибался последние два сезона, но в нынешнем едет быстро и стабильно. Опыт, как известно, приходит только с километрами. Жаль, что Новиков не едет с «Ситроеном» в этом году. Может, в следующем появится больше команд, откроются новые вакансии – и тогда он снова выйдет на старт.

– Насколько можно понять политику ФИА, эпохе World Rally Car приходит конец. Можете ли что-нибудь сказать о будущем – вашем и заводской команды «Форд»?

– По крайней мере в следующем году точно буду гоняться за «Форд», причем на новой машине. Значит, все можно начать с чистого листа. Думаю, это будет очень интересный сезон. К тому же у нас слаженная команда, прекрасный инженер Кристиан Лориель, который, я верю, научит нашу машину ездить быстрее других.

После триумфального старта финский тандем команды «Форд» к середине сезона явно не дотягивает до темпа Себов – Лоэба и Ожье. Португалия расставила точки над i: подиум за «двойным шевроном».

Юхо Хяннинен выиграл уже второй этап IRC, и теперь в его копилке 42 очка – против 31 у занимающего вторую строчку партнера по команде Яна Копецки.

Юхо ХЯННИНЕН:
Уйду из гонок и стану фермером

После очередного, пятого из двенадцати этапов раллийной серии IRC пилоты команды «Шкода» за ужином присоединились к журналистам. Чеха Яна Копецки затащили за столик его соотечественники, а финн Юхо Хяннинен подсел к нам сам. О ралли говорили немного – красноречивее слов стала победа Юхо на Сардинии, которой он упрочил свое лидерство в серии и вместе с коллегами создал для «Шкоды» почти двукратное преимущество над ближайшим соперником – командой «Пежо».

До этого мы с Хянниненом встречались трижды, но всякий раз он работал «гоночным таксистом» и был немногословен. А тут, в расслабленной атмосфере, охотно отвечал на любые вопросы.

– Юхо, помните свою первую поездку за рулем автомобиля?

– Ну, первый раз, говорят, мне было два года. А осознанно начал рулить в девять лет. Если говорить о боевых машинах, то попробовал лет в одиннадцать-двенадцать.

– А с какой техники начинали?

– Это была «Шкода-130 RS». Получается, что я остался приверженцем марки.

– В Финляндии раньше неплохо продавались советские «лады», эта марка должна быть вам знакома. Не помните ли гоночный «ВАЗ-2105 ВФТС»?

– Как же, отличная была машина для своего времени! Такие успешно ездили и в финском национальном зачете.

– Если говорить о современной раллийной технике – как оцениваете потенциал машин серии S2000?

– Это нечто среднее между техникой чемпионата мира и «продакшн-карами» группы N4. Но все же машины IRC по скорости и особенностям пилотирования ближе к взрослому зачету WRC.

– Как вы добрались до уровня Интерконтинентальной раллийной серии?

– Есть такой спортивный менеджер – Йоки, который ищет перспективных гонщиков. Почти все финны, побеждающие сейчас в мировых гонках, пробились туда с его помощью. Пожалуй, только Латвала пока не полностью оправдал его надежды – он быстрый пилот, но нестабильный.

– Вы общаетесь с соотечественниками, которые ездят в других соревнованиях, – с Хирвоненом, тем же Латвалой, Райкконеном?

– Нет, мы знаем друг друга в лицо, но при встрече я здороваюсь первым. Хотя, может быть, со временем будет и наоборот (*смеется*).

– Чем займетесь, когда уйдете из гонок?

– Вероятно, буду фермером. Моя семья владеет землей, и меня к ней тянет – займусь сельским хозяйством.

– Где сейчас проводите свободное время?

– Его не так много, свободного времени. Все время разъезды, тесты, гонки... Когда есть возможность, путешествую по родным краям. Очень люблю Финляндию.

– На чем передвигаетесь в гражданской жизни?

– В личном пользовании – 200-сильная бензиновая «Шкода-Октавия RS». Отличный универсальный автомобиль, причем на обычных дорогах его потенциал полностью не раскрыть – у нас очень суровые правила движения. **ЗР**

Многие пилоты жаловались на скользкую трассу – мелкая пыль сильно ухудшала сцепление шин с дорогой.

«Фабия S2000» в новой спецификации поедет со следующего этапа. На презентации автомобиль белый, но к гонке окрасится в фирменные цвета «Шкоды».

Только задний привод!

«Отжиг» на Лубянке стал традицией: в центре Москвы второй год подряд прошли соревнования по дрифтингу, совмещенные ныне с этапом Russian Drift Series, неофициального чемпионата страны. Число участников выросло в два раза – три десятка пилотов из России, Белоруссии и Латвии. Больше стало и зрителей, благо для них возвели трибуну.

В финале встретились латыш Кристапс Блушс (БМВ-М3) и петербуржец Феликс Читипаховян («Мазда-RX7»). Гость одержал победу и завоевал главный приз – 100 тысяч рублей. На третьем месте – один из ветеранов российского дрифтинга Илья Кондратьев («Тойота-Марк II»), обыгравший Евгения Сатюкова («Ниссан-200SX S13»).

Уйдет от погони?

На этапе Мировой серии «Рено 3,5» в Брно Михаилу Алешину не удалось упрочить лидерство: заезды он провел неудачно и лишь в одном набрал очки за девятое место. Зато в Чехии неожиданно ворвался на подиум Антон Небылицкий, добывший третье место на финише первой гонки!

Алешин же полностью реабилитировался на следующем этапе, прошедшем в дождливом французском городке Маньи-Кур: победа и четвертое место в зачетных заездах. Теперь он с 75 очками по-прежнему лидер турнира. Правда, преследователи совсем близко: у австралийца Даниэля Риккардо 66 очков, у аргентинца Эстебана Гуэррери – 58. Максимальная сумма, которую можно добыть на этапе, – 30 очков, и, скорее всего, концовка сезона для Алешина будет нелегкой.

Переход на итальянское

В следующем году место основного поставщика шин Формулы-1 займет компания «Пирелли». Итальянцы подписали контракт на три года и собрали команду разработчиков (с полсотни человек), которая трудится над созданием покрышек для Ф-1 и серии GP2. Разработка скоростной «обуви» ведется в Милане на базе исследовательского департамента «Пирелли». А производство наладят в турецком городе Измит, на заводе, где делают спортивную продукцию «Пирелли». Гонщики получат шесть типов шин: четыре из них будут сликами с разными составами смеси – для езды по сухому асфальту, еще два – промежуточный и дождевой (для влажной погоды и сильного дождя соответственно).

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

5-й этап, Ралли Новой Зеландии	
1. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	4:04.09
2. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	0.02
3. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	0.15
4. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.21
5. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	0.25
6. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	3.26
6-й этап, Ралли Португалии	
1. С. Ожье	3:51.16
2. С. Лоэб	0.07
3. Д. Сордо	1.17
4. М. Хирвонен	1.32
5. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	1.35
6. М. Уилсон	7.10

ЧЕМПИОНАТ ФИА ФОРМУЛЫ-2

После 4 этапов	
1. Дж. Палмер (Великобритания)	139
2. Д. Стоунмэн (Великобритания)	131
3. Ф. Энг (Австрия)	80
4. У. Бретт (Великобритания)	70
5. К. Василяускас (Литва)	65
6. С. Афанасьев (Россия)	63…
10. И. Самарин (Россия)	26

«24 ЧАСА ЛЕ-МАНА», итоги

1. Т. Бернард/Р. Дюма/М. Рокенфеллер («Ауди-R15 TDI»)	397 кругов
2. М. Фесслер/А. Лоттерер/Б. Трельер («Ауди-R15 TDI»)	1 круг
3. Д. Капелло/Т. Кристенсен/А. Мак-Ниш («Ауди-R15 TDI»)	3 круга
4. С. Аяри/Д. Андре/Э. Мейрик («Орека-01»)	28 кругов
5. Н. Левентис/Д. Уоттс/Дж. Кейн (HPD A RX.01)	30 кругов
6. А. Фернандес/С. Мюкке/Х. Прима («Лола Астон-Мартин»)	32 круга

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

- **13–14.08** чемпионат России, «Южный Урал», Сатка Челябинской обл.
- **20–21.08** Кубок России, «Выборг»

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

- **7–8.08** чемпионат России (легковые, багги), Первоуральск
- **14–15.08** чемпионат России (легковые), Воронеж
- **14–15.08** Кубок России (легковые, багги), Красноярск
- **14–15.08** традиционная гонка (легковые, багги), Веселовка Краснодарского края
- **14–14.08** Кубок России (легковые, багги), Ирбит
- **21–22.08** чемпионат России (легковые, багги), Ставрополь
- **28–29.08** чемпионат России (легковые, багги), Полысаево Кемеровской обл.
- **28–29.08** чемпионат России (грузовики), Кораблино Рязанской обл.
- **28–29.08** чемпионат России (легковые, багги), Гуково Ростовской обл.
- **29–30.08** чемпионат России (легковые), Казань

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

- **6–7.08** Кубок России по трофи-рейдам, Ивановская обл.
- **7–8.08** международная кольцевая гонка «Смоленское кольцо» (грузовики), Дорогобуж
- **7–8.08** чемпионат России по кольцевым гонкам (RTCC), Красноярск
- **21–22.08** Кубок России по трофи-рейдам, Тюмень
- **28–29.08** чемпионат России по кольцевым гонкам (RTCC), Н. Новгород

Скорость решает не все

Трасса автополигона НИЦИАМТ, что близ подмосковного Дмитрова, приняла этап чемпионата России по кроссу. В финале полноприводного зачета Д1 казанец Салават Фатхутдинов («Форд-Фокус WRC») блестяще выиграл старт, а затем перекрывал оппонентам все возможные лазейки, и победа осталась за ним. Схожий сценарий – в классе европейских багги Д3, где отличился опытнейший Валентин Николаев из Набережных Челнов. В Д3-«Спринт» первое место – у Бориса Цехановича.

Особое внимание – массовому кузовному классу Д2-1600, где проводятся сначала зональные отборочные серии, а потом финал чемпионата в Чусовом. В Дмитрове отличилась молодежь, прежде всего тамбовец Михаил Донченко, стартовавший с поула. Москвич Александр Каржин, однако, усердно его атаковал и наконец вышел вперед... но не справился со скоростью и совершил грандиозную «крышу». Первым в итоге финишировал Донченко, за ним – действующий чемпион Сергей Загумённов и Виталий Хропаль.

Когда не всё о'кей

Помощь попавшим в аварию пилотам обычно оказывает персонал гонки. Но в форс-мажорных случаях, чаще на ралли, участие болельщиков иногда жизненно необходимо. Поэтому зрителю нелишне знать нюансы гоночной безопасности. Краткую экскурсию по спортивному автомобилю проводят Сергей Зиновьев и Вадим Крючков.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕМА НОМЕРА

Что делать, если на ваших глазах вылетел с трассы, перевернулся, врезался в скалу или упал в глубокую канаву боевой автомобиль, а пилоты по какой-то причине не покидают кабину? Спасатели и медики не всегда могут быстро прибыть, скажем, на середину 30-километрового спецучастка. Конечно, сигнал о пропаже экипажа они получат – например, от других участников гонки. Но время в таких случаях, как правило, лучше не терять.

Современный спортивный автомобиль (любой, не только раллийный) и его пилоты в обязательном порядке оснащены средствами защиты. Где их искать и как они работают? ЗР

Погоны на плечах комбинезона не для красоты – это важный элемент безопасности. Если пилот не в состоянии самостоятельно покинуть машину, его придется вытаскивать за погоны.

Спортивный ремень безопасности, вне зависимости от его конструкции, расстегивается быстро. Все ветви собраны в один замок, который находится на поясе пилота. Он отпирается поворотом рычажка.

Стрелка на заднем бампере указывает на буксировочную петлю – нечасто, но бывает, что поврежденный автомобиль нужно быстро эвакуировать (например, с траектории в закрытом повороте). На крышке багажника – два гоночных замка, открываемых снаружи. Других запоров нет.

Последняя страница в дорожной книге раллийного экипажа – табличка *SOS*. Если нужна экстренная помощь, ее выставляют на обочине трассы так, чтобы водители других машин непременно ее увидели. На обратной стороне таблички – зеленые буквы *OK*, то есть о'кей, всё в порядке.

Два тумблера – наружного отключения «массы» и запуска системы пожаротушения – здесь смонтированы на коробе воздухопритока. Где бы они ни были, конкретное место их расположения обозначают треугольной наклейкой с молнией и круглой наклейкой с буквой *E*.

Некоторые спортивные автомобили оборудованы защитной сеткой в окнах. Застежки, крепящие сетку, расположены у верхней кромки стекла двери. Если дверь заклинило, без снятия сетки не обойтись.

Капот спортивного автомобиля открывается только снаружи! Откиньте две специальные защелки – и доступ есть. Хорошо различимая стрелка на бампере поможет обнаружить буксировочную проушину.

Еще больший выигрыш в управляемости и устойчивости дает установка фирменной подвески, которая приблизит Х6 к асфальту на 45 мм. Огромные колеса с шинами 275/40R20 окончательно ограничивают ареал обитания этого зверя ровным асфальтом.

Доработки доступны владельцам любых модификаций «иксшестого», но наиболее актуальны они для самой быстрой версии М. Ведь тюнеры увеличили отдачу 555-сильного двигателя до 670 л.с. и 850 Н·м, убрали экологические задержки электронной педали газа – и Lumma CLR X 650 M превратился в настоящего пожирателя автобанных километров.

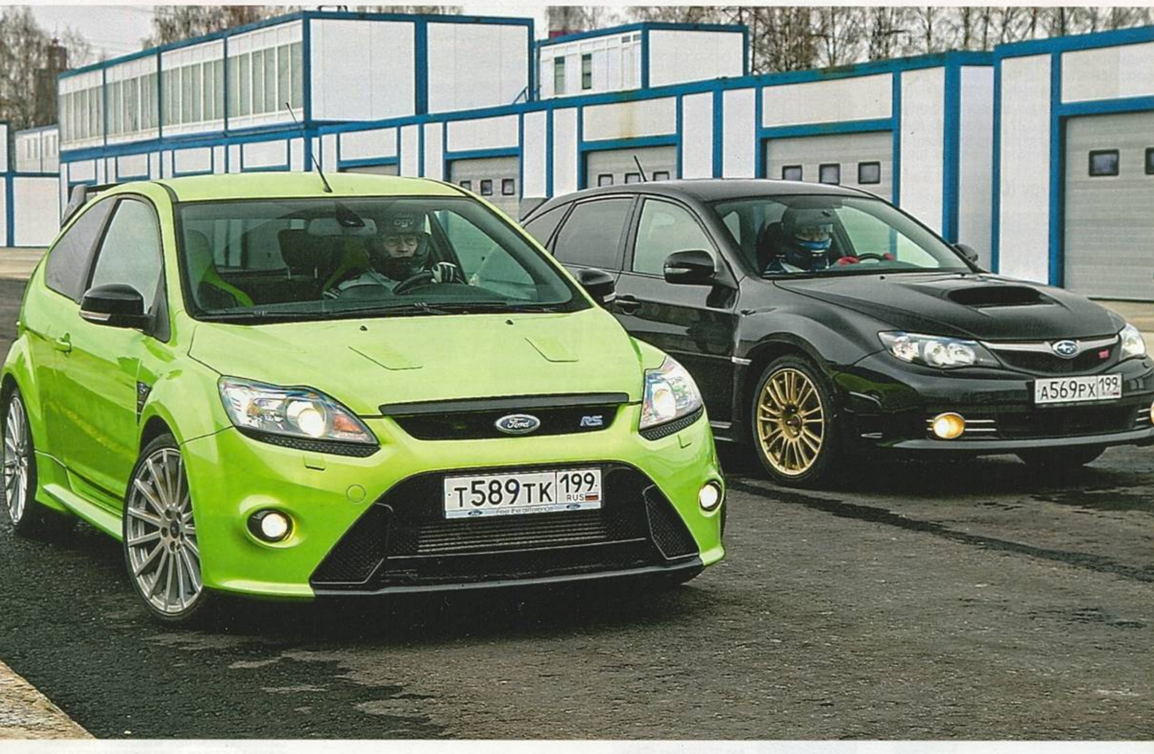
Звезда шоссе

Если обычный БМВ-Х6 выглядит агрессивно, то после доводки в Lumma Design его внешность стала устрашающей. Созданный для него обвес – это переработанный передний бампер с огромными воздуховодами и вертикальными полосками светодиодов дневного света, расширенные крылья, пороги и воздухозаборники на задних дверях. В заднем бампере предусмотрели внушительного размера диффузор, а в помощь ему у нижней кромки стекла установили антикрыло. Кроме того, можно заменить стандартный капот углепластиковым, что уменьшит вес и понизит центр тяжести вседорожника.

Пропуск в лето

Пока сезон в разгаре, присмотритесь к кабриолетам ателье братьев Абт. Самый доступный абонемент в мир солнца и теплого ветра – компактный «АБТ-AS3». От серийного авто его отличает боди-кит из переднего и заднего спойлеров, «юбки» (с вырезами под фирменные четырехствольные глушители) и антикрыла. Предусмотрены программы для всех двигателей, которыми оснащается «Ауди-А3», – трех бензиновых и двух дизельных. К примеру, средний турбомотор объемом 1,8 л, исходно развивающий 160 л.с., с помощью чип-тюнинга форсируют до 210 «лошадок». По желанию клиента перетряхнут подвеску, установят мощные тормоза и украсят салон фирменными аксессуарами.

Кабриолет «АБТ-AS5» – следующий уровень. Чтобы подчеркнуть его солидную элегантность, в ателье создали новую радиаторную решетку, пороги и предусмотрели дополнительные вентиляционные отверстия с целью облегчить дыхание мощным моторам. Ведь топовый 3,0 TFSI, развивающий на «Ауди-S5» 333 л.с., раскачали аж до 425 л.с. Быстрее в линейке открытых машин только суперкар «АБТ-R8 Спайдер», 5,2-литровый двигатель которого теперь развивает 600 л.с. С таким «сердцем» «Спайдер» разгоняется до 320 км/ч и разменивает первую сотню всего за 3,8 с.



Холодная голова и горячее сердце

И «Форд», и «Субару» не скрывают своих спортивных успехов. Но если «Импреза WRX STI» – плоть от плоти ралликарной, то «Фокус RS» получился на удивление кольцевым. Вадим Никишев убедился в этом в ходе теста на гоночной трассе. Фото Георгия Садкова.

Представители японской фирмы выдали машину со вздохом: «Вот бы тест проходил зимой...» Ха, на скользком покрытии преимущество полноприводной «Импрезы» перед переднеприводным «Фокусом» слишком очевидно. Но, как показало наше недавнее сравнение горячих хэтчбеков с разными типами привода, и на мокром асфальте «Смоленского кольца» четыре ведущих предпочтительнее. Итак, снова полный против переднего. Только планка мощности выше: 300 сил у «Импрезы WRX STI» и 305 – у «Фокуса RS». Но не зря представители «Субару» чуяли недоброе – «Форд» оказался непростым соперником.

Об этом же говорил и главный редакционный спортсмен Вадим Крючков после первой презентации «эрэски»: фордовцам удалось создать потрясающий автомобиль. Ему вполне хватает переднего привода с «самоблоком», чтобы полностью реализовать потенциал пятицилиндрового турбомотора. Более того, несмотря на гениальную простоту технических решений (передняя подвеска – типа «МакФерсон», с поворотными кулаками, однопоршневые тормозные суппорты, позаимствованные у вседорожника «Вольво-XC90»), машине привили филигранные ездовые повадки. После этого рассказа и родилось подозрение, что «Фокус RS» как минимум не уступит «Импрезе» на гоночном кольце.

В городских джунглях езда на «Субару» превращается в пытку: высокие усилия на органах управления и шум в примитивном интерьере утомляют. То ли дело «Форд»! Сцепление едва ли

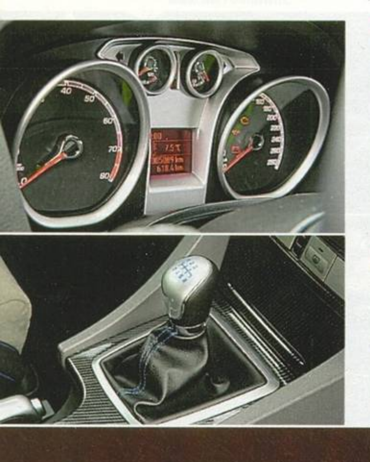
жестче, чем на обычных «фокусах», крутящий момент двигателя таков, что тронуться можно хоть на второй, причем не добавляя газа! Усилитель руля имеет три варианта производительности, и баранка остается информативной в любом режиме. В салоне заметно тише, чем в японском автомобиле, – тут нет трансмиссионных подвываний и навязчивого аэродинамического шума. Слышна лишь ария двигателя, который обладает выдающимся вокальным диапазоном. На низких оборотах – меццо пиано хорошо поставленного баритона, а с ростом скорости – тенорское крещендо. Услада меломана с бензином в крови.

Тут можно говорить и о плáвности хода – «Импреза» нового поколения хотя и растеряла былую бескомпромиссность, но все же чутко отзывается на все неровности. «Фокус» по своим повадкам не так однозначен: он тоже тряский, неизбежно собирает мелочь 19-дюймовыми низкопрофильными шинами, но дефекты среднего размера демпфирует на удивление хорошо. А на крупных колдобинах сразу чувствуешь, что подвеска по-кольцевому короткоходная.

Следовательно, держим путь на знакомый автодром.

«На мокром асфальте кольцевой трассы переднему приводу не догнать полный. А на сухом? Дождемся весны» – так заканчивался один из предыдущих тестовых материалов (ЗР, 2009, № 12). И что же? Пришло лето, вот «Смоленское кольцо» и вот он, дождь. Да не изморось, а тропический ливень! Сбылась мечта людей из «Субару»?

Для Олега Петрикова «Импреза» на кольце не в диковинку: его тренировочная, облегченная машина с каркасом безопасности тоже несет логотип *Subaru Tecnica International.* Правда, этот болид уникален: произведен в Японии для местного рынка и оснащен двухлитровым турбомотором в 308 сил, а в России авторизованный дилер переставил руль на привыч-



Между простыми и понятными приборами – дисплей маршрутного компьютера. С его помощью можно выбрать производительность рулевого усилителя. Система стабилизации при этом отключается кнопкой на консоли.

Двигатель по новой моде пускается кнопкой. Привод коробки передач мягок, но синхронизаторы ни разу не запротестовали при быстрых переключениях.

Интерьер отличается от обычного для «Фокуса» самую малость. Но здесь возникает ощущение качества более высокого, чем у «Импрезы».

Даже на мокром асфальте «Форд-Фокус RS» оказался быстрее полноприводного конкурента, хотя и потребовал больше мастерства от водителя в предельных режимах.

Антикрыло – непременный атрибут гоночного автомобиля. «Эрэске» оно подходит лучше, чем большинству машин этого класса.

Как и положено автомобилю с раллийными генами, в центре комбинации приборов – крупное блюдце тахометра.

Рядом с рычагом прецизионной 6-ступенчатой механики – органы управления чувствительностью дросселя и блокировкой межосевой муфты.

Пока «Фокус RS» буксует на выходе из поворота, «Импреза WRX STI» вовсю ускоряется. Полный привод делает ее воистину всесезонным автомобилем.

Сиденья великолепны! Они цепко удерживают тело при самых высоких перегрузках, но усаживаться в них – сложный ритуал.

Царство голого гремучего пластика. Впрочем, на треке об этом быстро забываешь – как и об отсутствии бестолковых дополнительных приборов вроде тех, что показывают давление наддува и масла.

ную сторону. На этой машине установлен нынешний рекорд «Смоленского кольца»: 1 минута 54 секунды! А как поведет себя гражданская «Импреза WRX STI»?

Петриков усаживается в глубокий «ковш» и задает степень блокировки межосевого дифференциала при помощи джойстика на центральном тоннеле: он уже нашел нужные настройки на своей машине. Выезжаем с питлейна на прямую – газ в пол, вторая передача, третья... Пилот недовольно морщится: его «Субару» более отзывчива, особенно на «верхах»: там двигатель крутится до восьми тысяч оборотов, а тут откровенно умеряет пыл после шести. Торможение перед шпилькой, клацанье короткоходной кулисы, и мы атакуем первый вираж. Наверное, я чего-то не понял. «Олег, ты специально изменил траекторию для полноприводной машины?» – «Это не я ее изменил, а машина, – недоволен Петриков. – Как-то долго она скользит передней осью!»

Зеленым сполохом мимо нас проносится «Фокус RS», который пилотирует Саша Сотников. По званию оба гонщика равны – мастерá спорта, но Олег лучше вкатан в эту трассу. А пропустил Сотникова, чтобы поэкспериментировать с «Импрезой» – мол, сейчас найдем общий язык с машиной и догоним его. Ага, сейчас! Пробуем проходить виражи и вкатыванием, и в скольжениях, смещаем точки торможений – все напрасно! «Субару» раньше начинает разгон при выходе на прямую, но «Форд», как только появляется «зацеп», вновь отрывается – все больше и больше.

«Фокус RS» при всей его кажущейся дружелюбности требует от пилота настоящего мастерства. Он не только быстр, но и излишне резок. А на мокрой трассе водителю придется либо быть предельно собранным, либо выбрать машину покладистее. «Да, я прохожу в скольжениях некоторые повороты – там, где меняются плоскости, где ровный участок перетекает в подъем, – объясняет Сотников. – Но до чего же мне страшно! Вышел – спина мокрая».

Зато так быстрее: где нормальные машины не скользят, а если скользят, то с потерей в скорости, «Фокус RS» выигрывает драгоценные секунды. Его результат, несмотря на невыгодные погодные условия, – 2 минуты 9 секунд. «Импреза» оказалась на 2 секунды медленнее!

Вадим КРЮЧКОВ,
заведующий отделом спорта и тюнинга ЗР,
кандидат в мастера спорта

Фотосессия проходила на следующий после испытательных заездов день, когда трасса почти полностью высохла. И вот тут расклад сил несколько изменился: «Импреза» стала еще больше распрямлять траекторию на входе в поворот, заставляя «ломать» машину и силой забрасывать заднюю ось в небольшое скольжение. А «Фокус» избавился от излишней нервозности и помчался еще быстрее. Если характеризовать машины одной фразой, скажу так. «Форд» – действительно серьезное кольцевое шасси в яркой упаковке. «Субару» – победитель грунтовых спецучастков и призер на асфальтовых допах.

Максим ГОМЯНИН,
редактор ЗР, первый разряд по автоспорту

«Японка» намного привередливее к физической форме водителя. Сцепление по-спортивному тяжелое, не лучше и другие органы управления. Но на длинных перегонах «Импреза» более комфортна. В RS подвеска жесткая, а за 19-дюймовые колеса с «резиновыми изолентами» просто боюсь. Лишь бы не влететь в яму! Иначе грыжи или прокола не миновать.

На «Смоленском кольце» низкий профиль превращается в достоинство. Машина отлично держит дорогу, прописывая виражи. Удивительно, как спортивные инженеры «Форда», имеющие дело в основном с раллийными машинами, смогли наделить RS чисто кольцевыми повадками.

«Импреза» – прямая противоположность «Фокусу». На ней сразу хочется пройти поворот «метя хвостом». Ей бы на гравийный спецучасток – вот где она показала бы себя. А на асфальте «японка» уступает сопернику.

При этом «Субару» даже на асфальте высоко поднимает градус эмоций – 8 баллов из десяти. Напомним, это условный показатель, оценивающий удовольствие, которое получает пилот от управления автомобилем. Но «Фокус RS» еще круче – всплеск адреналина ставит его в один ряд с суперкаром «Ауди-R8 5,2 FSI quattro»! Конечно, это разные машины: кайф каждая дарит по-своему. Но если можно оценить его количественно, то уровень будет одинаковым. И мы это делаем – даем «Форду» максимальные на сегодня 9 баллов. **ЗР**

Сбежавшая невеста

«Стой, зараза!» – с этим возгласом Вадим Никишев пытался догнать уехавший без водителя автомобиль. Страховал его олимпийский чемпион Юрий Борзаковский, а Георгий Садков прятал улыбку за объективом фотокамеры.

Бывает такое, что машина начинает движение без человека за рулем? Еще как! Причин ее своеволия предостаточно. Застрял, например, в сугробе, оставил автомобиль на передаче и вылез, чтобы подтолкнуть; колеса зацепились, машина поехала... И тут главное – не зевать, успеть запрыгнуть на водительское место. Или вот другой случай, реально произошедший в ходе одного из наших тестов. Сидящий на пассажирском месте испытатель случайно перевел селектор автомата в положение заднего хода (оказывается, на некоторых моделях это можно сделать без нажатия на педаль тормоза!), тот и зафиксировался... Зеркала заднего вида стремительно заполняет бетонный забор, остановить машину нет никакой возможности: через развитый центральный тоннель до педали тормоза не дотянуться, а стояночный тормоз, по-американски сделанный в виде «ножника», еще дальше. Из машины выскакивать поздно – до стены считаные метры. Хорошо, проходивший мимо коллега вовремя заметил, успел запрыгнуть и остановить не в меру самостоятельный аппарат. Запустить машину может и играющий в салоне ребенок. Так велики ли шансы догнать «убегающий» автомобиль?

Теоретически прикинуть нужную скорость нетрудно. В числителе – обороты холостого хода, в знаменателе – передаточные отношения второй, скажем, передачи и главной пары. Помножаем на число π и на диаметр колеса –

Юрий Борзаковский,
олимпийский чемпион-2004
в беге на 800 метров
Масса – 73 кг
Максимальная скорость – 36 км/ч
Время разгона до 30 км/ч – 1,5 с

«Форд-Фьюжн»,
бестселлер в классе
субкомпактвэнов-2008*
Масса – 1156 кг
Максимальная скорость – 170 км/ч
Время разгона до 30 км/ч – 2,0 с
*Данные замеров «За рулем» для «Форда-Фьюжн 1,6» с механической коробкой передач.

больше 10 км/ч на ровном участке автомобиль ну никак не разовьет, что спорткар, что малолитражка. Для эксперимента решили взять машину с автоматом, который может трогаться на второй передаче, и пустить ее под небольшой уклон на просторной площадке.

Сначала попробовали разогнать машину вручную, на «нейтрали». Не каждый день увидишь олимпийского чемпиона, невесть зачем толкающего «Форд-Фьюжн»,

Неплохая разминка перед забегом – для начала «Фьюжн» разгоняли под горку на «нейтрали» и пытались его догнать. У Борзаковского получилось без проблем.

Самое сложное – запрыгнуть в салон. Юра впорхнул туда птицей, легко и непринужденно; среднестатистическому водителю в момент посадки, как плохому танцору, мешает абсолютно все.

за рулем которого никого нет! Случайные прохожие с изумлением косились на Борзаковского, который после третьего дубля заметил: «Хорошо, что для этого теста ты не взял какой-нибудь «Ниссан-Патруль». В целом задача не представляла для бегуна ни малейшей сложности: Юра терпеливо ждал, пока «Форд» наберет ход, потом отпускал его на пару десятков метров, с кажущейся ленцой догонял и нырял в салон, чтобы затянуть ручник. Задачу усложнили: перевели селектор в положение, соответствующее второй передаче, и дали «Форду» набрать ход.

– Можно бежать? – ждет команды фотографа Борзаковский.

– Пока нет, подожди!

– Сейчас?

– Отпусти еще немного! – После этих слов у меня, откровенно говоря, засосало под ложечкой: машина набрала километров 15 в час, а в непосредственной близости от бампера замаячил бордюр...

– Пошел!

Юра все с тем же олимпийским спокойствием входит в ритм и через считаные секунды прыгает внутрь машины. Зря я переживал – Борзаковский разбегается быстрее 30 км/ч, поэтому вокруг катящегося «Форда» разве что не описывал круги. Мог бы и в чехарду с ним поиграть. Но на то он и чемпион, а вот если догонялки светят среднестатистическому водителю, например мне?

– Лучше попробуй сначала на первой передаче, – советует бегун. – На второй машина катится все-таки довольно быстро!

Ха, я же только что видел, с какой легкостью он догонял автомобиль, дав ему хорошую фору! Я-то не собираюсь отпускать «Фьюжн» далеко: сымитирую ситуацию, когда водитель выталкивает машину, упершись в проем двери. Итак, коробку все-таки в положение *2*, «Форд», удерживаемый стояночным тормозом, ощутимо приседает; отпускаю ручник... Оп!

– Стой, зараза! – бежать вровень с автомобилем не так уж и сложно, но страшновато – надо же еще немного ускориться и попасть на сиденье. Рывок, прыжок, плюхаюсь на место и истерично жму на тормоз. Фотограф ерничает, а Борзаковский, ши-

Юрий Борзаковский: «Представляешь, едет мне в лоб машина, а в ней никого нет!»

Был непосредственным свидетелем случая, когда автомобиль катился без водителя. У нас в городе есть участок, где дорога идет под уклон. Еду я на своей машине в горку – и вижу, что строго посередине проезжей части навстречу мне движется «Фольксваген-Пассат». Ну, думаю, отвлекся водитель – и принял правее. Подъехал ближе, смотрю – в салоне никого нет, а несчастный владелец на всех парах дует с горки за «сбежавшей» машиной! Судя по темпу, на дорожке показал бы неплохой результат. У него даже были шансы настичь машину, которая разогналась километров до 20–25 в час. Но, увы, времени ему не хватило: у подножия горки «Пассат» врезался в «Газель».

Если вы не профессиональный бегун, то лучше не допускать таких ситуаций. Толкая машину в одиночку, делайте это в проеме водительской двери. Если из-за скорости не получится запрыгнуть, можно дотянуться до ручника.

роко улыбаясь, отмечает, что бегаю я в общем-то неплохо. Шутки шутками, но со своей задачей я справился – догнать машину не помешали ни пристрастие к никотину, ни пивной животик. Главное – не выпендриваться, не толкать неуправляемую машину сзади и ни в коем случае ее не отпускать! **ЗР**

Шаг в сторону

Мало кто из современников, несущихся по трассе Москва – Питер, позволяет себе роскошь свернуть с нее в сторону. Некогда да и незачем. Но снова портит настроение очередная пробка, и вновь манит знакомый с детства указатель… Дорожные впечатления от необычного пробега меж двумя столицами систематизировал Михаил Колодочкин, фотоохоту на достопримечательности вел Константин Якубов.

С каждым часом привлекательность межстоличной трассы М10 тает, как шоколадка в бардачке. Вырубленные деревья, некогда украшавшие берега Иваньковского водохранилища, унизительные пробки Солнечногорска, нескончаемый ямочный ремонт по всем семистам километрам, непредсказуемый трафик...

Тем, кто понимает разницу между путешествием и заурядной поездкой из пункта А в пункт Б, предлагаем свой вариант маршрута.

В ОБХОД

Типовой выезд из Москвы – ползком через Химки, Зеленоград, Солнечногорск и Клин – способен испортить самое хорошее настроение, а потому для путешествия решительно не годится. Сразу же решили удрать через Новокуркинское и Машкинское шоссе: выбрались к монументу «Ежи» на 23-м километре М10, откуда вскоре свернули к аэропорту. Совершив «полукруг почета», повернули возле «Шереметьево-1» на Лобню, откуда выбрались на Рогачевское шоссе, минуя противный железнодорожный переезд.

Сразу стало веселее. И не столько от мелькающих за окном церквушек, сколько от сознания того, что до самого Спас-Заулка не будет никаких дорожных мерзостей. Так и получилось: на М10 выехали практически у границы Московской области. Цена удовольствия – крюк в полсотни километров.

Тверь решили не объезжать: красивый русский город достоин визита. Был и другой интерес: мост через Волгу на объездной дороге отличается дурным характером и горазд собирать многокилометровые очереди. Поэтому воспользовались услугами его интеллигентного городского коллеги, выходца из Питера. По нему без нервотрепки перебрались на левый берег.

Почти до Торжка М10 ведет себя паинькой, даже движение местами одностороннее. Однако впереди уже маячил Вышний Волочёк с узенькой улицей Парижской Коммуны, абсолютно не приспособленной для транзитного движения. От грядущих неприятностей убегаем в лес: возле указателя «Зеленогорский» уходим налево.

Крюк небольшой – меньше десятка километров. Но по времени «теряем» час: погода солнечная, купола сверкают, вода блестит – как тут не поснимать вдоволь! Есть и маленькая ложка дегтя: чтобы вновь вернуться из центра города на М10, нужно повернуть налево, а пропускать тебя

Нормальные герои всегда идут в обход. Но кто же знал, что мы тут не одни такие!

Если с Рогачевского шоссе случайно свернуть не налево, а направо, увидите такую вот ракету. В свободное от дежурства время она подрабатывает фотомоделью.

Вид с моста Лейтенанта Шмидта на… Тверь! Красиво? Полвека назад этому тверскому мосту действительно достались элементы конструкции питерского коллеги. Поэтому его часто называют «пол-Шмидта». Или попроще – новый. Или иначе – Нововолжский.

МКАД – КАД (КРАТКАЯ ЛЕГЕНДА МАРШРУТА)

МКАД – поворот на Куркино – ныряем под трассу и выезжаем у «ежиков» на М10 – правый поворот на аэропорт «Шереметьево-2» (Международное шоссе) – правый поворот на Лобню в районе «Шереметьево-1» – левый поворот у торгового центра «Поворот» – левый поворот на Рогачевское шоссе – левый поворот на А108 (вторая кольцевая) – правый поворот на село Спас-Заулок – правый поворот на М10 – идем через Тверь – на подходе к Вышнему Волочку левый поворот (на площадке у «питьевого пункта») на Зеленогорский – в конце населенного пункта правый поворот на Т-образном перекрестке – проходим через центр Вышнего Волочка – делаем левый поворот на М10 – в Куженкине сворачиваем вправо на Бологое – из Бологого уходим по Р8 на Дубровку и Березайку, затем на Лыкошино – в Лыкошине уходим вправо через Поречье к Боровичам – из Боровичей выруливаем на Р53 через Артем в Любытино – из Любытина уходим налево на Малую Вишеру – из Малой Вишеры через Селище попадаем в Спасскую Полисть – правый поворот на М10 – достигаем **КАД**. Итого согласно одометру – 820 км.

Тройной экстрим: на велосипеде, да по висячему мосту, да чуть ли не в воде… Однако в Бологом это будни.

Таким Вышний Волочёк с трассы М10 не увидеть. Бухнуть бы сюда здоровенный мешок с пиастрами да дублонами – глядишь, и стал бы городок превращаться в русскую Венецию.

Лиса живет в зоопарке близ деревни Коломно. Соседство достойное: мишки, волки, рысь, кабан... и АЗС! Всех этих животных егери когда-то спасли от гибели.

Боровичи можно разглядывать долго. Если времени, как всегда, в обрез, полюбуйтесь хотя бы пешеходным мостом через Мсту.

не торопятся. Однако все-таки проскакиваем. Тем, кто едет из Питера, гораздо проще: правые повороты проблем не создают.

Впереди последний намеченный крюк: в поселке Куженкино сворачиваем на Бологое. С этого момента рекомендуем включить навигатор: его бормотание не будет лишним. Помогло то, что весь маршрут мы продумали заранее: электронному болтуну оставалось направлять нас на безымянных распутьях, коих на Руси абсолютное большинство.

Интересно ли здесь ехать? Однозначно – да! Хотя временами и грустно. Всего-то пара десятков километров от автодороги «Россия», а ощущение порой такое, что попали на заброшенную планету, где некогда была цивилизация. Если Бологое или Боровичи еще живут своей жизнью, то, к примеру, близ деревни Корыхново становится жутковато. Бросьте машину на обочине, пройдитесь с камерой сотню метров до развалин фермы... и вам быстренько захочется обратно в салон. А ведь с погодой повезло: яркое солнце, голубое небо!

Уже на заходе солнца добираемся до деревни Селищи: успеваем заснять то, что пару веков назад было, скорее всего, казармами. Тоже грустно, но не так: преданья старины глубокой всегда носят полусказочный характер. Да и возраст куда солиднее. А в Спасской Полисти сразу попадаем в другой мир: до северной столицы остается часа полтора. На кольцевой смотрим на одометр: наше приключение тянулось 820 км или 14 часов. Пресловутый крюк составил 50 + 8 + 76 = 134 км.

Обратный путь можно назвать стандартным – разве что проехали через Новгород и пгт. Пролетарий. Там понаблюдали, как семейная пара ожесточенно выжигала траву и кустарники вдоль проселочной дороги. Позировать перед камерой они категорически отказались, зато на вопрос: «Зачем вы это делаете?» – ответили сразу.

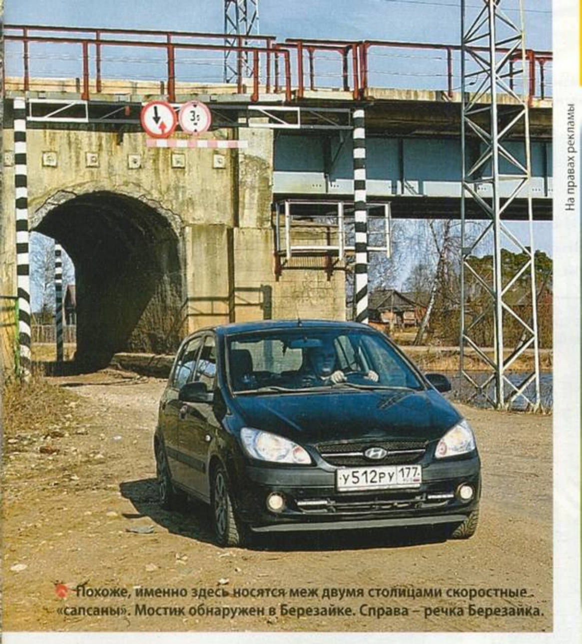
– Для начальства! – сплюнул глава семейства. – Будет праздник – обязательно попрутся толпой на кладбище, а растительность их раздражает. Только хрен ли толку: малина, она живучая, на следующий год опять вырастет.

– Фарфоровый завод разогнали! – вздохнула его половина. – Вот и стоим в очереди на работу: любую глупость готовы делать. За 4500 рэ в месяц.

Выбираемся обратно на трассу – перед нами огромное облако пыли. Уборочная машина изо всех сил драит обочину дороги, покрывая слоем грязи дома, деревья и машины. Похоже, ее водитель тоже готов делать любую глупость в угоду начальнику.

ТАК ЕХАТЬ ИЛИ НЕТ?

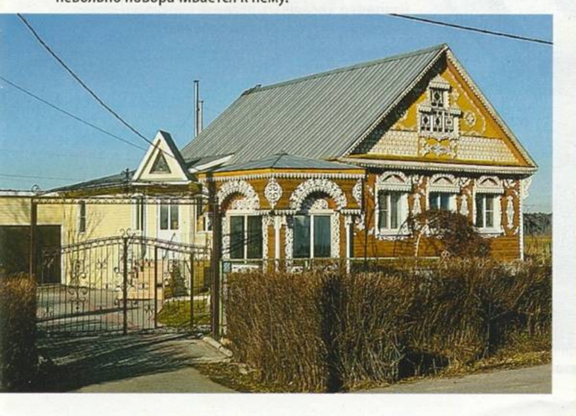
Тем, у кого разного рода мостики, храмы, домики и – увы! – развалины не вызывают каких-либо желаний или раздумий, наш маршрут не подойдет. Но всякий, кто в душе остался немножечко ребенком, должен, как нам кажется, получить от подобной прогулки истинное удовольствие. Отдельное приглашение адресуем всем начальникам, озабоченным уничтожением плодовых кустарников и созданием пылевых облаков. Возможно, кому-то из них захочется после этого попытаться возродить тот же Волочёк или хотя бы построить молочную ферму взамен уничтоженной. Попытка не пытка. ЗР



Похоже, именно здесь носятся меж двумя столицами скоростные «сапсаны». Мостик обнаружен в Березайке. Справа – речка Березайка.

При Аракчееве в Селищах явно был порядок. Сегодня здание не очень похоже на казармы... До автодороги «Россия» чуть меньше 10 км.

Без преувеличения, самый привлекательный домик на Питерской трассе. Уже который десяток лет украшает Любань, а до сих пор голова невольно поворачивается к нему.



БЕЗОПАСНОСТЬ — ТЕМА НОМЕРА

Примерное поведение

Когда в организации движения плохо практически все, чиновнику легко разводить руками. Мол, что я могу? Ниже – примеры, достойные подражания, и внедрить их в нашу автомобильную жизнь можно хоть завтра, без глобальной модернизации.

Попали на карандаш? Что же, хороший штраф – довольно действенное средство в борьбе за безопасность движения. Спорить с этой важной фрау и уж тем более «договариваться на месте» бесполезно: это Германия, а не Африка.

Безопасность и культура поведения на дорогах – близнецы-братья. Это не постановочный кадр, а обычный фрагмент работы немецкой скорой.

Информация о наличии свободных мест в подземном паркинге должна быть доступна до того, как вы туда заехали, а не после. Не нужно наматывать лишние круги по этажам, карауля желающих освободить местечко. В Цюрихе это поняли давно.

Бразилия, обычный автобус. Водитель пристегнут! Это правило.

На правом табло – подробная информация о возникшей впереди пробке, на левом – предупреждение о сильном боковом ветре. Нам, в отличие от Японии, все это, видимо, не нужно. Во всяком случае, табло на МКАД призывают водителей к чему-то банальному и неконкретному – например, соблюдать правила перевозки детей. Спасло ли это хоть одного ребенка?

Ремонт немецкого автобана: ярких предупредительных столбиков здесь не жалеют.

Такие надписи в Великобритании на каждом шагу. Самим англичанам они абсолютно не нужны, это забота о приезжих. У тех ведь голова машинально поворачивается налево, а не направо.

У нас слова «велосипедист» и «камикадзе» – синонимы. А сколько людей пересело бы на велосипеды, будь в российских городах такие вот дорожки!..

Пешеходный переход в Гонконге состоит из двух половинок, сдвинутых друг относительно друга (с ходу не перебежишь). А посередке – «остров безопасности», который вместит хоть сотню пешеходов.

Не важно, куда тащат этих динозавров – в последний путь или на встречу «одноклассников». Главное в том, что по этому случаю на задней машине установлены внешние стоп-сигналы на магнитах!

Трудно сказать, чего здесь больше – безопасности или демократии. В любом случае этот чешский «Бентли» наказан: его благородный зад вылез за черту и явно мешает движению.

В немецком Виндхагене здесь начинается жилая зона. Искусственные препятствия (хорошо обозначенные!) не дадут нестись прямо, а зигзагом быстро не поедешь. И никакой тряски на мерзких спидбрейкерах – «лежачих полицейских».

Две веселые буквы

Чувствую себя заигравшимся пацаном! Но остановиться не могу. Открытый MG крутится по площадке, поднимая пыль и наполняя воздух запахом выхлопа, далекого от всех, даже не самых строгих Евро. Ну, вылитый рыжий щенок, нахальный, но добродушный!

СЛАВНЫЙ МАЛЫЙ

Словесный портрет классического британского родстера – небольшой, низкий, тесный, довольно мощный, но в целом конструктивно бесхитростный – идеально подходит MG Midget. Это истинный англичанин, тяготеющий к спорту, но вовсе не собирающийся делать его профессией. Хорошо быть подтянутым и гибким (для общения с MG это ой как необходимо!), но соревнования должны быть развлечением, а не тяжелым трудом. Да и вообще, модные кроссовки надевают не для того, чтобы носиться в них по пересеченной местности.

Труднее всего ездить на нем степенно и аккуратно. А еще его нелегко покинуть. Это не только стиль автомобиля, но и образ жизни, которым пытался проникнуться Сергей Канунников. В видоискатель машину ловил Александр Кульнев.

Этот подход оказался очень близок американцам, избалованным автомобилями и поэтому жаждавшим чего-нибудь необычного. За британские компактные родстеры платили больше, нежели за иные огромные седаны с мощными «восьмерками». Именно американский спрос обеспечивал известность и даже славу британским MG.

Но те, кто делал эти машины, вовсе не собирался подстраиваться под чужие привычки. Обед – вечером, и не иначе. К нему подают мясо, а утром едят овсянку. А родстер должен быть низеньким и изящным. Приспособиться к нему обязаны вы вместе с вашей неповоротливостью, а вовсе не он – к вам. Если, конечно, желаете приобщиться к прекрасному.

Желаю. Залез. Правда, описать это упражнение смог бы разве что особо одаренный тренер по гимнастике. К удивлению, за рулем в общем-то не-

плохо. Можно бы, конечно, немного раздвинуть машину в длину и ширину. Но MG наверняка считает, что он такой, каким нужно быть, а вот мой-то перцентиль как раз и неправильный. Забавно, что посадка настолько низкая, что даже обычные автомобили воспринимаю очень высокими. Что уж говорить о вседорожниках, которые, кажется, норовят задеть колесами мое ухо!

Чтобы выбраться отсюда, надо ухватиться за рамку ветрового стекла (не сломать бы!) и попробовать встать, смещая тело назад, к багажнику. Как раз по дороге можно будет вылезти. Если, конечно, не забыть предварительно открыть дверку. Попробую повторить эту процедуру с поднятым тентом... Нет уж, лучше сначала отстегну крышу, благо сделать это можно не покидая машину.

Четыре циферблата расположены на панели не слишком логично, зато – красиво. Остальное – лампочки, тумблеры – в художественном беспорядке. В такой машине важнее всего – правая педаль. Вот на нее-то, кстати, нога ложится безошибочно.

ВЕСЕЛО ЖИВЕМ

Рык мотора вполне соответствует резвому разгону, передачи выкручиваются быстро. Еще бы рычаг коробки работал почетче... Однако здесь дело, очевидно, не только в конструкции, но и в возрасте машины – ей ведь уже тридцать пять.

Тормоза для столь резвой крохи могли бы быть и поэффективнее. Как и руль, на который машина реагирует с вальяжностью, плохо вяжущейся с ее беговым обликом. Впрочем, водитель MG не имеет права быть неженкой. Напротив, должен находить удовольствие в общении с прямым, честным автомобилем. Оценить способности шофера должна спутница, сидящая справа, а еще лучше – шумная компания на каком-нибудь залитом солнцем пляже. В качестве аккомпанемента к баритону мотора подойдет что-нибудь из хард-рока в стиле Deep Purple или появившаяся в один год с этим Midget «Богемская рапсодия» набирающей популярность британской же группы Queen.

За маленькой тоненькой дверкой – узкая щель между сиденьем и рулем. Внутренняя ручка открывания двери – отдельная песня о британской эргономике!

Приборы расположены не то чтобы уж очень логично – скорее, игриво. Количество чисел на шкалах вызывает уважение: серьезный автомобиль!

Сразу за креслами – легкий тент с нехитрыми чемоданными замками. Натягивают и опускают его, разумеется, вручную.

Не захочешь, а превратишься в мальчишку! Мы с MG крутимся, поднимая песчаные буруны, вызывающе вертим задней осью и тем, что за ней, срываемся с места с пробуксовкой колес. О тормозах на таких просторах можно особо не думать. Как, впрочем, и о многом другом. Когда катаешься в этом родстере, кажется, что тепло, солнце, море и, наконец, молодость есть и будут всегда.

ДЖЕНТЛЬМЕН СПОРТИВНОГО ТЕЛОСЛОЖЕНИЯ

MG модели Midget выпускали с 1961 года. Автомобиль регулярно модернизировали – в частности, устанавливая более мощные двигатели. Сначала – мотор объемом всего 0,95 л, затем – 1,1 л, 1,3 л и, наконец, 1,5 л. Этот двигатель мощностью 66 л.с. (форсированный вариант агрегата ставили на «триумфы») вместе с четырехступенчатой коробкой передач монтировали на последнюю версию 1974–1979 годов. Таких машин построили 73 899, а всего с 1961 по 1979 год выпустили чуть более 226 000 родстеров по имени Midget.

ОСКОЛОК ИМПЕРИИ

Этот Midget – один из последних представителей романтической эры британского автопрома. Очереди за симпатичными, но технически устаревшими автомобилями стремительно редели по обе стороны океана. Машины менялись вместе с миром.

Британцы в середине 1970-х уже привыкли, что живут не в колониальной империи. Вот уже и португальские колонии получили независимость. Исчезла и последняя европейская диктатура – умер Франко. А символом, как писали в советских газетах, «разрядки международной напряженности» стал совместный советско-американский космический полет «Союза» и «Аполлона».

В этом мире не было места прожорливым и выбрасывающим в воздух большими порциями всякую гадость моторам с карбюраторами, рессорным задним подвескам, неточным рулевым механизмам и вяловатым, хотя уже и дисковым спереди, тормозам. А главное – не отвечающим никаким нормам безопасности щуплым, конструктивно простеньким кузовам.

Правда, у этого MG массивный энергопоглощающий бампер – сделан под принятые в США требования. Кстати, в год рождения автомобиля появилась фирма «Майкрософт». Какой революцией обернется это событие, тогда еще никто не предполагал.

Совсем скоро классические британские родстеры стали исчезать из автомобильных каталогов. Да что там родстеры! Большинство почтенных, некогда уважаемых марок туманного Альбиона одна за другой становились достоянием истории. Это теперь, более чем через четверть века, у коллекционеров при виде подобных MG горят глаза. Отчасти я их понимаю.

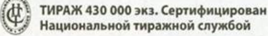
Рыжий никак не хочет заканчивать свои щенячьи игры, хотя уже немного натужно отдувается выхлопной системой и почти перегретым мотором. Дадим ему отдохнуть. Но настроение задано на весь день. Как ребенок, радуюсь соленому воздуху, шуму прибоя и солнцу, играющему на столь притягательных для истинных ценителей жанра двух веселых буквах – MG. **ЗР**

Редакция благодарит Мариса Межипуте за предоставленный автомобиль.

За рулем

№08 2010 - С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 950-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов,
Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
Ольга Джишкариани; Александр Батыру,
Александр Кульнев, Георгий Садков,
Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 430 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

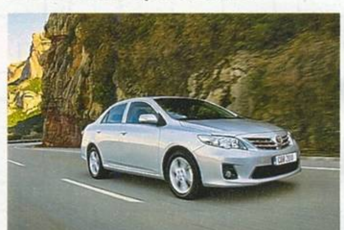
Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

Аристократы нового поколения

В люкс-классе сразу два дебюта: «Ауди-А8» и «Ягуар-XJ». Для полноты сравнения в тесте участвовали также «Мерседес-Бенц» S-класса и БМВ 7-й серии. Новое купе «Пежо-RCZ» оценим на фоне конкурента – «Ауди-ТТ», а кроссоверы из прошлогоднего марафона «60 часов «За рулем» пройдут испытание летней жарой в длительном пробеге.

Восточные красавицы



В секторе седанов гольф-класса весьма заметную роль играют японские модели. Компанию обновленной «Тойоте-Королла» составили «Мазда-3» и «Хонда-Сивик».

Подъемная сила

Ироническую фразу о стремительном домкрате легко вспомнит каждый. Но всякий ли сумеет так же легко выбрать надежное изделие из множества разнотипных? Эксперты ЗР готовы помочь.

Экономить на всем

Компания «Мишлен» провела очередной смотр проектов, альтернативных традиционному автомобилю. Корреспондент ЗР, побывавший в Рио-де-Жанейро, делится впечатлениями.